UNIVERSITÉ DE LAUSANNE - FACULTÉ DE DROIT

L'ORGANISATION BERNOISE DES TRANSPORTS EN PAYS ROMAND

(XVIII^e siècle)

THÈSE

DE LICENCE ET DE DOCTORAT
PRÉSENTÉE À LA FACULTÉ DE DROIT
DE L'UNIVERSITÉ DE LAUSANNE

PAR

CHRISTOPHE BABAIANTZ
LICENCIÉ EN DROIT

LAUSANNE
SOCIÉTÉ ANONYME DE L'IMPRIMERIE RENCONTRE
1961

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546820_0015

L'ORGANISATION BERNOISE DES TRANSPORTS EN PAYS ROMAND

(XVIII[e] SIÈCLE)

IMPRIMATUR

Le Conseil de la Faculté de droit, sans se prononcer sur les opinions de l'auteur, autorise l'impression de la thèse de M. Christophe Babaiantz, candidat à la licence et au doctorat en droit, intitulée: *L'organisation bernoise des transports en Pays romand (XVIII^e siècle).*

Lausanne, le 3 mai 1961.

Le doyen de la Faculté de droit :
Georges PERRIN.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

UNIVERSITÉ DE LAUSANNE - FACULTÉ DE DROIT

L'ORGANISATION BERNOISE DES TRANSPORTS EN PAYS ROMAND

(XVIII^e siècle)

THÈSE

DE LICENCE ET DE DOCTORAT
PRÉSENTÉE À LA FACULTÉ DE DROIT
DE L'UNIVERSITÉ DE LAUSANNE

PAR

CHRISTOPHE BABAIANTZ
LICENCIÉ EN DROIT

LAUSANNE
SOCIÉTÉ ANONYME DE L'IMPRIMERIE RENCONTRE
1961

Que Monsieur le professeur Guy Flattet nous permette de lui exprimer ici notre très vive reconnaissance pour ses précieux conseils et pour l'extrême obligeance qu'il n'a cessé de nous témoigner.

Nos sincères remerciements vont aussi à Monsieur Olivier Dessemontet, archiviste cantonal, qui nous a guidé avec beaucoup d'amabilité et de patience dans la lecture d'anciens manuscrits.

A la mémoire de mon père

A ma mère

A mon oncle

INTRODUCTION

1. Généralités

En s'installant dans le Pays de Vaud, en 1536, Leurs Excellences de Berne modifièrent fondamentalement le destin des territoires qui composent aujourd'hui la Suisse romande. A une ère de troubles et de guerres succédèrent deux siècles et demi de tranquillité et de prospérité. Les institutions créées par l'envahisseur purent fonctionner durablement. Leur longévité nous autorise, à elle seule, à envisager la période bernoise pour elle-même, comme une entité.

Les monographies consacrées aux institutions bernoises ne se comptent plus. L'historien désireux d'explorer le passé de nos régions se heurte inévitablement aux volumineuses correspondances baillivales et aux mandats souverains de LL. EE. Parmi ces documents, certains — peu cependant — ont trait aux problèmes des communications de l'époque; ils ont été mentionnés partiellement dans quelques travaux. Mais le domaine des transports est vaste; nous avons été séduit par le nombre et la diversité des énigmes qu'il recèle. Aussi avons-nous pensé utile d'apporter une modeste contribution à des recherches historiques entreprises depuis fort longtemps déjà, en abordant dans le présent travail divers aspects des transports d'il y a deux cents ans.

Reprenant le titre même de notre ouvrage, nous croyons opportun de délimiter et de préciser certaines notions de base. A la lecture de descriptions historiques, on peut se demander si les noms et désignations utilisés représentent, à l'époque et au lieu envisagés, une idée identique à celle qu'ils expriment de nos jours. Il arrive fréquemment d'une part, qu'un terme, tout en restant usité dans le langage courant, se trouve, à la suite de circonstances très diverses, totalement ou partiellement vidé de son contenu. Inversement, il peut en venir à désigner une idée de plus en plus large. D'autre part, un terme acquiert des significations diverses selon le domaine dans lequel il est utilisé. Ainsi, le XVIII[e] siècle des transports ne commence ni ne s'achève aux mêmes moments que le XVIII[e] siècle de la littérature ou de la technique. Chaque domaine de l'existence se renouvelle à des moments

différents, et le classement des années par centaines n'a que la valeur d'un point de repère [1].

Qu'entendrons-nous par « transports » ? Selon le dictionnaire, le transport est l'action par laquelle on porte quelque chose d'un lieu dans un autre. Cette notion est large; aussi convient-il de l'aborder prudemment, d'en choisir un secteur bien défini que l'on pourra ensuite analyser.

A l'époque qui fera l'objet de notre étude, le problème se présente sous un aspect beaucoup plus simple qu'actuellement. Au XVIII[e] siècle en effet, il ne peut s'agir que de transports par eau ou par terre. En Suisse, il n'est pas encore question de transports maritimes. Seuls, nos lacs sont sillonnés de bateaux d'un tonnage très réduit. Leur trafic ne peut, semble-t-il, prétendre jouer qu'un rôle mineur. Le lac est par définition un espace limité, cerné de tous côtés par les terres. S'il n'a pas de débouché vers l'extérieur par la voie d'un cours d'eau, il ne peut qu'embellir le paysage et drainer une très faible partie du trafic. Nous ne traiterons donc pas des transports lacustres ni des transports fluviaux, ces moyens étant, dans le Pays romand, d'application restreinte, et leur organisation juridique ne présentant, par rapport aux transports terrestres, que peu d'intérêt [2].

Il reste donc les transports par terre. Au XVIII[e] siècle, les moyens de transport utilisables ne présentent pas une bien grande diversité. Les chemins de fer et l'aviation n'existent dans l'esprit des hommes que sous la forme d'un projet fou et irréalisable — peut-être n'ont-ils fait qu'effleurer leur imagination; seuls les transports routiers ont existé sous une forme organisée juridiquement, tout en témoignant déjà d'un certain degré d'évolution technique.

Le XVIII[e] siècle est placé directement avant l'âge d'or de la science. Il nous révèle les bases sur lesquelles s'est fondé le développement moderne de la technique des communications, certes, mais il marque — ce qui captera tout spécialement l'intérêt du juriste — l'apparition de la première réglementation juridique véritable des transports en Suisse. Cette réglemen-

[1] Les exemples à l'appui de cette affirmation sont nombreux: en France, le XVII[e] siècle se termine en 1715, à la mort de Louis XIV; la découverte de l'Amérique a mis fin au XV[e] siècle économique en 1492; la première guerre mondiale est venue mettre un terme, tardivement, au XIX[e] siècle, en 1914. La détermination des étapes de l'histoire dépend de l'historien, et de l'optique avec laquelle il envisage le passé. Nos classifications ont donc un caractère strictement personnel; nous ne prétendons aucunement leur accorder une valeur absolue.

[2] A cette affirmation, il convient d'ajouter deux précisions: la première est de renvoyer le lecteur, en matière de trafic fluvial, au remarquable ouvrage de M. P.-L. Pelet : « *Le canal d'Entreroches. Histoire d'une idée* ». La seconde est de nous réserver la possibilité de faire une allusion au trafic lacustre, lorsque celui-ci est directement en rapport avec le trafic terrestre ou lorsque, exceptionnellement, il présente une certaine importance (cf. notamment nos précisions concernant le rôle économique de la ville de Morges, *infra*, p. 42).

tation a créé une organisation de transports publics. C'est donc de ces derniers que nous traiterons plus particulièrement, tout en précisant occasionnellement certains points relatifs aux transports privés.

2. L'époque

Il incombe à l'historien d'apprécier l'importance des faits qu'il décrit, d'en étudier la portée, et de placer tout au long des siècles des jalons qui lui permettront de caractériser le passage d'une époque à une autre.

Pour notre part, nous appellerons XVIII[e] siècle des transports, en Pays romand, la période allant de 1675 à 1798. Dans notre second chapitre, nous examinerons les événements qui se sont déroulés entre ces deux dates. Anticipant sur le récit historique de ces faits, nous en décrirons déjà ici, très schématiquement, deux étapes marquantes, dans la seule intention de justifier le choix de nos points de départ et d'arrivée.

Avant 1675, il n'y a pas d'organisation — privée ou publique — de transports au vrai sens du terme. On voyage peu; les conditions fondamentales du transport ne sont pas réalisées, en général: sécurité, rapidité, régularité, uniformité des taxes, etc. Le transport des marchandises est réduit au strict minimum: seules sont importées les denrées indispensables qui font absolument défaut dans le pays. Les délais sont longs, les livraisons irrégulières, et le transport exposé au pillage et à mille autres imprévus. Les garanties essentielles exigées lors d'un transport ne pouvaient être accordées par des particuliers, spécialement à une époque où le morcellement des souverainetés, la multiplicité des douanes, des péages, et les méfaits des brigands rendaient illusoire l'établissement d'une organisation stable. Seule l'intervention d'une autorité gouvernementale pouvait modifier la situation.

Elle se produisit à Berne en 1675, et elle entraîna une transformation complète du statut des transports; cette transformation eut des répercussions capitales sur l'ensemble du Pays romand. Bien qu'il faille se garder de confondre la poste et les transports en général, on doit cependant remarquer que la première nommée est, dans le Pays romand, à l'origine de l'évolution des transports vers une conception moderne. C'est grâce à elle, grâce à la protection que lui garantit l'Etat, que s'instaurèrent petit à petit les conditions favorables au développement des communications. L'événement que nous placerons à l'origine de cette évolution est la résolution du gouvernement bernois d'ériger les postes en régale d'Etat, et d'en affermer le droit d'usage à un particulier, citoyen bernois, Beat Fischer de Reichenbach, le 21 juillet 1675.

Cette décision marque le passage brusque d'un état de marasme à l'instauration d'un véritable système des transports. Elle nous fait passer de l'époque des messagers des villes à celle des voyageurs des coches. Enfin, elle est le précurseur lointain d'une industrie suisse d'importance primordiale: le tourisme.

A l'autre extrémité de la période qui fera l'objet de notre étude, nous nous trouvons, en 1798, au milieu d'une époque d'instabilité politique. Les modifications profondes qui vont intervenir en Suisse dans la forme des gouvernements, les invasions successives dont notre pays sera l'objet, vont avoir, à défaut d'une influence sur la technique des transports, de sérieuses répercussions sur leur structure juridique. L'instauration, notamment, de la souveraineté vaudoise — qui est en Suisse l'équivalent de la Révolution française chez nos voisins de l'ouest — marque la fin du régime de domination bernoise sur le Pays romand, et consacre, comme on l'admet unanimement, l'achèvement du XVIII[e] siècle. Il est donc logique de choisir la chute de l'ancien régime comme terme de notre étude.

Du point de vue des lois régissant les transports, le XVIII[e] siècle est le premier à présenter une certaine richesse [3]. On peut user de ce terme sans crainte, au risque même de n'en plus trouver pour qualifier de façon adéquate la pléthore de conventions et de traités en vigueur de nos jours. Création de monopoles d'Etat, mandats souverains, traités bilatéraux, caractérisent dans le droit de l'époque l'apparition d'une institution nouvelle, dont le développement ultérieur justifie pleinement l'autonomie qu'on s'accorde à lui reconnaître aujourd'hui.

3. Le territoire

Faisant suite à la détermination de l'assiette chronologique, une délimitation géographique s'impose. Nous avons borné notre étude à l'ensemble territorial du Pays romand. Celui-ci mérite d'être mieux défini. En effet, s'il représente de nos jours une notion bien précise, nous allons voir qu'on ne pouvait en dire autant au XVIII[e] siècle. A cette époque, le Pays romand, dans les limites que nous lui connaissons actuellement, présentait une diversité très considérable de régimes politiques et un morcellement des territoires poussé à l'extrême. Qu'on en juge :

a) La domination bernoise était installée depuis 1536 dans le Pays de Vaud [4]; elle vivait son dernier siècle d'existence. Cette souveraineté était

[3] Richesse cependant très relative, ainsi qu'on le verra plus loin.

[4] Orbe, Echallens et Grandson étaient bailliages communs de Berne et de Fribourg depuis 1475. Aigle fut conquise par Berne en 1475 également.

limitée politiquement au Pays de Vaud. Economiquement, l'influence bernoise s'étendait bien au delà, tout particulièrement en ce qui concerne les communications et la poste.

b) Fribourg était un canton confédéré libre. Le rayonnement intellectuel de son chef-lieu, citadelle du catholicisme, n'avait pas trouvé d'équivalent sur le plan économique. Cerné de toutes parts par la Réforme adoptée par son puissant voisin bernois, le canton de Fribourg s'efforça de se soustraire à l'influence spirituelle de celui-ci. A en croire Berchtold [5], « le cercle étroit dans lequel l'éducation cléricale et l'oppression politique avaient renfermé le peuple, avait les conséquences les plus déplorables » pour lui, tout en « l'ayant préservé de mainte influence pernicieuse ». Si Fribourg put conserver une totale indépendance religieuse à l'égard de ses voisins, il n'en fut pas de même en matière économique et commerciale [6].

c) Neuchâtel était un monde à part, sur le plan politique, jusqu'à son intégration à la Confédération suisse en 1815. A l'origine partie intégrante du Royaume de Bourgogne, le territoire neuchâtelois changea de mains à plusieurs reprises. Aux XVI[e] et XVII[e] siècles, les princes français de la maison d'Orléans-Longueville le gouvernèrent, puis il devint terre du roi de Prusse en 1707. Ce souverain, en recommandant aux Neuchâtelois de s'appuyer sur Berne, est peut-être à l'origine de l'influence très prononcée de cette ville sur ses sujets. Le statut des transports neuchâtelois, calqué sur l'organisation bernoise, présente pour nous un intérêt incontestable.

d) Le Valais, gouverné de 1630 à 1798 par les dizains, a joué de tout temps un rôle commercial considérable. Non rattaché à la Confédération des treize cantons, il était généralement considéré comme un allié. Les voyageurs qui désiraient se rendre en Italie empruntaient, à défaut du Saint-Gothard, le col du Grand-Saint-Bernard. L'influence bernoise se fit sentir, là aussi, de façon très évidente.

e) L'actuel Jura bernois, placé sous la souveraineté de l'évêque de Bâle, était resté en dehors des visées bernoises. Terre de peu d'importance économique, constituant un barrage montagneux qui pouvait être aisément tourné soit par Bâle, soit par Neuchâtel, il n'a jamais été le théâtre d'importants mouvements commerciaux. A notre époque encore, le transit par Porrentruy-Delle n'est pas, et de loin, la voie la plus utilisée pour se rendre de Suisse en France.

f) La ville de Genève, dont l'indépendance était le souci principal, a

[5] Berchtold, p. 264.

[6] La situation de Fribourg vis-à-vis de Berne présente une analogie certaine avec celle de la Suisse vis-à-vis de l'Europe. La communauté spirituelle subsiste, mais l'économie contraint le plus faible à un état de dépendance à l'égard du plus fort.

vécu au XVIII[e] siècle des heures très agitées. Charnière entre la France, la Savoie et la Confédération suisse, elle s'est trouvée constamment tiraillée entre ces trois Etats, auxquels elle était liée, soit militairement, soit économiquement. L'histoire de la poste et des transports à Genève nous montre que, sur le plan commercial et industriel, la cité a subi une forte influence de la part de ses voisins, qui ont tous jugé à propos d'y installer des bureaux ou offices économiques. Dans le domaine des transports, Genève est une étape de première importance; si l'on se place du point de vue suisse, c'est à la fois un terminus et un point de départ.

De ce qui précède, il ressort que pour déceler dans le Pays romand du XVIII[e] siècle une entité économique dont les transports sont un des aspects principaux, il convient de le définir en y intégrant la ville de Berne, le canton de Fribourg, la principauté de Neuchâtel, le Pays de Vaud, la ville de Genève, et la République des sept dizains valaisans.

4. Considérations générales sur les transports

Les transports sont aussi anciens que l'humanité. « De tout temps, la fatalité ou le besoin, l'ambition ou la curiosité ont fait de l'homme un touriste » [7], un voyageur. Tout être humain, à moins d'être un sédentaire dépourvu de sociabilité, a ressenti, avec plus ou moins d'intensité, le besoin de se déplacer et d'entrer en contact avec ses semblables pour des raisons très diverses. Que l'on considère les marchands de l'antique Phénicie ou de la Grèce, que l'on songe aux épopées des Croisades, aux grandes découvertes des XV[e] et XVI[e] siècles, ou encore au réseau compliqué des voies touristiques et commerciales d'aujourd'hui, la notion générale du transport se dégage toujours avec la même netteté.

En conséquence, le premier caractère essentiel que nous reconnaîtrons aux transports est l'ancienneté. Ce trait est d'ailleurs en liaison directe avec la mentalité de l'homme; cette mentalité le conduit à rechercher les moyens d'accéder à une existence plus variée, aux aspects de plus en plus divers. L'homme cherche à développer continuellement le cercle de ses relations, à réaliser ses ambitions et à élargir ses vues. Ce sont donc des nécessités économiques, culturelles, politiques, religieuses, ou d'une autre espèce encore, qui sont à la base des déplacements, des voyages, ou au contraire de l'isolement ou de la vie sédentaire des hommes [8].

[7] Vallat, p. 7 (Préface de Léon Auscher).

[8] Ce désir d'isolement, beaucoup plus rare que celui d'expansion, s'est cependant manifesté à quelques reprises. Signalons l'exemple de Fribourg, dont l'isolement, dû principalement au clergé, était encore frappant vers 1830. (Voir Berchtold, p. 264.)

L'ancienneté des transports est la meilleure preuve de leur indiscutable nécessité. Sans eux, il n'y aurait pas d'autre économie que l'économie locale, privée de débouchés, incapable de prétendre à un développement dépassant le cadre d'une agglomération ou d'une région. Il n'y a pas non plus d'échanges culturels; les populations vivent repliées sur elles-mêmes, en vase clos.

En Suisse, le problème des transports présente un intérêt très particulier [9]. Contentons-nous de constater pour l'instant que notre pays est spécialement intéressé à la question des communications. Le principe de l'autarcie y est en effet inapplicable. Le pourcentage élevé des terrains improductifs et la pauvreté de notre sous-sol d'une part, le rattachement à des centres culturels étrangers de minorités linguistiques devant défendre leur existence et la rencontre sur un territoire restreint de races et d'esprits très divers d'autre part, ont fait de la Suisse, dès ses débuts, un pays étroitement dépendant de l'extérieur. Par la force des choses, les Suisses sont devenus des voyageurs. L'impossibilité qui fut la leur de se déplacer durant les guerres mondiales du XX^e^ siècle leur a plus que jamais prouvé l'importance que revêtent dans leur pays les transports, nationaux ou internationaux.

Ce principe est vrai, à des degrés différents, pour tous les Etats. Nul ne saurait se suffire à lui-même, si puissant soit-il, et quel que soit son système économique. Des relations plus ou moins régulières sont nécessaires entre voisins.

Dans ce travail, nous nous proposons d'envisager plus particulièrement l'aspect juridique et économique des transports. Sans en négliger l'aspect culturel, nous estimons avec Lacour-Gayet que « les nécessités économiques apparaissent à l'aube de la civilisation des hommes », et que « les transports conditionnent la vie d'un pays : ils sont le sang et l'air nécessaires à tout organisme, et tendent à corriger un déséquilibre dû à des différences de sol, de relief, de climat, de peuplement ou d'évolution économique » [10].

5. But et plan de l'ouvrage

Après avoir défini les limites de la présente étude et justifié, pour étayer cette détermination, le choix des dates et de l'assiette territoriale, nous désirons, au terme de cette introduction, exprimer le but que nous visons. Un coup d'œil sur la table des matières convaincra rapidement de nos inten-

[9] Nous nous sommes efforcé de le démontrer dans notre premier chapitre. Cf. *infra*, p. 19 ss.

[10] Lacour-Gayet, p. 3.

tions. Il ne s'agira pas, dans les pages qui suivent, d'épuiser le sujet — ce serait là une prétention injustifiable — mais bien de *donner au lecteur une idée complète des conditions dans lesquelles s'effectuaient les transports de voyageurs, de courrier et de marchandises il y a deux cents ans.*

Voilà, nous semble-t-il, un thème suffisamment ample pour justifier une étude comme la nôtre. Répétons-le, notre but n'est pas d'écrire l'encyclopédie nécessaire pour énumérer les plus menus détails de l'histoire des transports. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes imposé des limitations dans plusieurs directions. Notre idée nous a en revanche contraint à étendre notre étude à des problèmes voisins de ceux que posent les moyens de transport proprement dits et leur organisation juridique. Ces problèmes seront traités dans notre premier chapitre. Après avoir parlé des conditions naturelles offertes en Suisse pour l'instauration de relations commerciales, ainsi que de la situation économique de notre pays vis-à-vis de l'extérieur, nous aborderons le problème des routes qui, au cours du XVIII[e] siècle, a fait l'objet d'une politique de grande envergure de la part du gouvernement bernois [11]. Puis nous aurons à parler, car c'était là une condition essentielle des communications de l'époque, des relais et auberges. Nous poursuivrons par une courte description des principales localités du pays et de leur rôle économique. Enfin, l'examen des conditions dans lesquelles s'est forgée l'évolution des transports romands s'achèvera par quelques considérations relatives aux péages.

L'étude de ces problèmes annexes est indispensable. S'en abstenir équivaudrait à parler du poisson sans faire mention de l'eau dans laquelle il nage. Il est vain de prétendre décrire une institution sans tenir compte du milieu dans lequel elle se développe.

Dans notre second chapitre, nous envisagerons l'organisation des transports, les moyens dont il était fait usage, et les conséquences que la mise à disposition du public de techniques toujours plus perfectionnées a eues sur l'esprit des gens et sur leurs activités.

Ainsi, nous atteindrons notre but, tout en restant bien convaincu que chacune des subdivisions de notre travail donnerait, à elle seule, matière à une étude détaillée [12]. Les archives des cantons et des postes ainsi que les nombreux récits des voyageurs et des commentateurs contiennent des quantités de documents dont le dépouillement approfondi serait à même de livrer aux historiens, dans quelque domaine que ce soit, une image très précise de la vie de nos ancêtres du XVIII[e] siècle.

[11] Voir notamment à ce sujet les ouvrages de G. Baumann et de Junod.

[12] Certains ouvrages y ont déjà été consacrés. Citons, en relation directe avec le sujet de cette étude, en plus des ouvrages mentionnés sous note 11, ceux de Schneider et de von Liebenau.

Quoique le trafic fût à ce moment assez important déjà, il ne s'est trouvé aucun contemporain, à notre connaissance, pour décrire dans leur ensemble les transports de l'époque. Des études et des monographies plus ou moins complètes ont étudié le problème des communications à plusieurs points de vue, sans en donner un aperçu synthétique. Cette lacune dans la bibliographie a probablement deux causes majeures: en premier lieu, l'intérêt accordé au régime bernois installé dans le Pays romand est surtout centré sur l'élément politique, ce qui a certainement porté de nombreux auteurs à se détourner des aspects juridiques et économiques. La deuxième raison est que les grands problèmes relatifs aux transports et à leur coordination ne sont apparus sous des formes variées qu'au XIX^{e} siècle; leurs antécédents paraissent être moins dignes de susciter l'intérêt des commentateurs.

Chapitre I

LE TRAFIC, LES ÉCHANGES COMMERCIAUX AU XVIII[e] SIÈCLE

1. Les axes du commerce *(géographie du trafic)*

A. Généralités

Tout Etat participant à un mouvement commercial quelconque, tout territoire dont la surface est sillonnée de convois de marchands, de voyageurs et de touristes, doit envisager les transports comme une organisation indispensable. Bien avant l'apparition des chemins de fer — qui, par le nombre réduit de leurs voies, imposèrent l'adoption de tracés très rigides dans les déplacements des voyageurs et des marchandises — on relève déjà en Suisse que les axes directeurs de la circulation, à quelques détails près, ne varient guère. Le courant du trafic tend à se concentrer sur des chemins et des routes que plusieurs facteurs lui désignent plus ou moins impérativement. Ces facteurs sont objectifs [1]; on peut les subdiviser en deux catégories: « la déviation des courants du trafic est due aux multiples obstacles rencontrés, tantôt naturels, d'ordre physique ou économique, tantôt artificiels, d'ordre purement humain » [2].

Dans une première catégorie, nous pouvons ranger le relief du sol, les phénomènes naturels, tels que les avalanches, les inondations, et tous les autres éléments qui contraignent le trafic à adopter une direction aberrante ou à subir par moments des interruptions ou des ralentissements.

Les facteurs humains, objets de la seconde catégorie, sont tout aussi divers. La raison de leur existence doit être recherchée dans les multiples aspects des relations humaines : paix ou guerre, libre-échange ou cordons

[1] Nous entendons par là des facteurs qui existent indépendamment de la pensée des hommes et de leurs appréciations individuelles.
[2] Lacour-Gayet, p. 5.

douaniers, commerce régulier ou blocus, libéralisme ou protectionnisme, démocratie ou dictature, etc.

Nous allons tenter de définir sur le plan suisse, et plus particulièrement sur celui du Pays romand, les répercussions qu'ont eues, sur le trafic et ses divers courants, les conditions naturelles et humaines au XVIII[e] siècle.

B. Les voies du commerce interne

La Suisse, on le sait, est étroitement dépendante de l'étranger en matière commerciale. Privée de débouchés sur la mer, elle ne peut prétendre à l'autonomie économique et reste contrainte, quelle que soit l'époque envisagée, de requérir de ses voisins le droit de faire passer par leurs territoires les marchandises en provenance ou à destination de son sol. La position qu'occupe notre pays au milieu des terres européennes, loin des confins du vieux continent, lui a cependant donné en compensation un atout majeur: la qualité de terre de transit. De ce fait, si d'une part, le Suisse est obligé pour déboucher sur la mer d'emprunter les territoires de ses voisins, ces derniers ont d'autre part l'obligation, variable selon les Etats, d'utiliser notre territoire pour diriger leur commerce extérieur à destination. Ainsi, une constatation s'impose d'emblée, c'est que la Suisse est un pays naturellement destiné à canaliser un trafic intense. Cette affirmation, nous nous garderons bien d'en revendiquer la paternité; nos plus lointains ancêtres en ont déjà constaté la réalité.

Dire que la Suisse est la plaque tournante de l'Europe équivaut à répéter une banalité. Dans le cadre d'une étude des axes commerciaux, cette redite était cependant nécessaire; elle sera à la base d'une subdivision des voies de communication suisses en deux catégories :

a) les voies de transit,

b) les axes autonomes.

Sous la dénomination de voies de transit, nous envisageons les voies de communication qui ne doivent leur existence, ou l'essentiel de celle-ci, qu'à leur fonction de relier à travers le territoire suisse des Etats ou des centres étrangers. La route du Saint-Gothard est à cet égard caractéristique. Le trafic interne suisse à travers ce col ne représente qu'une partie mineure des échanges qui s'y opèrent. Si, au nord, on relève l'existence de deux agglomérations importantes, Bâle et Zurich, les localités tessinoises situées au sud sont loin, en revanche, de justifier à elles seules le trafic intense qui a franchi et qui franchit encore le Gothard. Des nécessités tenant à l'union confédérale, le désir de voir nos compatriotes de langue italienne étroitement ratta-

chés aux territoires suisses situés au nord des Alpes sont à nos yeux, sur le seul plan suisse, une justification plus convaincante de l'importance du Gothard que les échanges économiques et commerciaux.

La Suisse ne possède pas un territoire assez vaste pour prétendre à l'autonomie de ses mouvements commerciaux. Les petites distances auxquelles nous sommes accoutumés ne sont pas assez considérables pour permettre à d'importants courants de trafic d'y prendre naissance et de s'y développer. Comparaison faite avec ce que l'on peut observer chez nos voisins, nos échanges ont souvent l'allure d'un trafic local ou régional. Une seule exception nous paraît entrer en ligne de compte: c'est le courant économique qui, partant de Genève, s'étend jusqu'au lac de Constance à travers le Plateau suisse. Là, véritablement, on peut parler d'autonomie, car les apports que le trafic sur cet axe reçoit de l'étranger sont beaucoup plus faibles que ceux que la Suisse fournit elle-même. Les apports en provenance de la France (Lyon, Marseille) et de l'Allemagne (Bavière) ne sauraient compenser le trafic provoqué par les échanges entre des villes telles que Genève, Lausanne, Berne, Zurich et Saint-Gall, c'est-à-dire entre les diverses régions du Plateau suisse où la densité de la population est forte.

En nous replaçant plus particulièrement à l'époque envisagée par notre étude, nous devons constater que la géographie des courants y était en général la même qu'actuellement. En revanche, la nature des marchandises transportées, de même que le rôle joué par les localités situées le long de nos routes, ont varié sensiblement d'une époque à l'autre.

a) Les voies de transit

En construisant des routes destinées à frayer un passage à leurs armées, les Romains ont su découvrir les plus courts trajets d'Italie en France et en Allemagne. Les tracés qu'ils ont établis ont pour la plupart subsisté jusqu'au XVIII[e] siècle. Ainsi, durant mille cinq cents ans environ, les personnes et les marchandises ont suivi les mêmes itinéraires, sans que rien ne vienne les détourner de leurs routes traditionnelles. On n'avait donc pas tardé à découvrir les trouées naturelles permettant de franchir les Alpes avec un minimum de peine. Les vallées creusées dans tout le Pays romand par ses nombreux cours d'eau étaient des jalons tout désignés pour montrer aux constructeurs de routes et aux voyageurs la façon la plus pratique et la plus rapide de se déplacer d'un endroit à un autre.

Si l'on considère la carte, on s'aperçoit que le Pays romand s'avance bien à l'intérieur du territoire français, ce qui lui donne la possibilité de participer aux échanges franco-italiens dont la réalisation implique le franchissement successif du Jura et des Alpes.

La principale voie de transit romande est celle qui, provenant de Paris et de la Bourgogne, passe par Vallorbe, débouche dans le Gros-de-Vaud, rejoint Lausanne, longe le Léman jusqu'à son extrémité orientale pour suivre ensuite fidèlement le cours du Rhône. Dès Martigny, deux ouvertures se dessinent dans les Alpes: le Grand-Saint-Bernard et le Simplon. L'altitude très élevée des chaînes montagneuses situées entre ces deux cols les a désignés de tout temps au commerce; il ne faut point s'étonner dès lors si ces passages périlleux ont eu chacun une histoire mouvementée et se sont trouvés au premier plan des préoccupations des chefs et des entrepreneurs chargés de les franchir ou de les faire franchir.

A une époque où les foreuses n'avaient pas encore eu raison des montagnes et où la technique routière n'était que peu évoluée, un tracé aussi contraire aux données naturelles ne pouvait se justifier que par la nécessité d'assurer le transit; il représentait et représente encore le fragment d'un axe européen. « Il n'y a pas d'obstacle physique qui ne reçoive tôt ou tard une solution si l'appât du gain est là pour récompenser l'effort » [3]. La récompense consistait dans le cas particulier à pouvoir, d'Angleterre et de France, parvenir à la Méditerranée et accéder librement à l'Orient et aux Indes. « Ce qui fait la route, ce n'est pas le tracé, c'est le trafic. S'il y a et quand il y a nécessité de trafic, on passe. Partout. Sans tenir compte des obstacles. On passe quand il faut et parce qu'il faut passer » [4].

Le Grand-Saint-Bernard, bien que d'une approche plus difficile que le Simplon, avait été, nous dit l'*Itinéraire classique d'Italie* [5], « le chemin le plus court et le plus recommandable pour une personne qui, de Paris, voulait descendre en Italie, dès les siècles les plus reculés... Il est permis de penser que les chanoines de l'hospice disposaient d'un excellent service de propagande facilité par leur mission de charité ». Ce service existait donc avant la naissance du tourisme, dont les prémices ne sont apparues qu'au cours du XVIII[e] siècle.

Le Simplon, qui est de nos jours un passage plus facile et plus fréquenté que le Grand-Saint-Bernard, resta pendant longtemps plus ou moins délaissé. Son développement est plus tardif [6]. Néanmoins, on peut le considérer, au XVIII[e] siècle en tout cas, comme une route d'une certaine importance, du fait du service régulier bihebdomadaire des courriers de la régie bernoise des postes, affermée à la famille Fischer de Reichenbach. Il convient de relever que le Simplon ne bénéficiait pas, à l'époque, de l'apport bernois qu'il

[3] Lacour-Gayet, p. 19.
[4] Chomel et Ebersolt, p. 11 (Introduction de Lucien Febvre).
[5] Paris, 1824.
[6] C'est en particulier grâce aux efforts persévérants du comte de Stockalper († 1691), bienfaiteur de la ville de Brigue et constructeur de l'ancien hospice, que le commerce reprit le chemin du Simplon dès la fin du XVII[e] siècle.

reçoit aujourd'hui directement par le Lœtschberg. Seul passage quelque peu fréquenté, la Gemmi ne laissait filtrer qu'un trafic minime, particulièrement depuis l'amélioration apportée dans les années 1736-1741 à ce chemin muletier [7].

Le Jura, lui, était franchi en deux endroits: à Vallorbe et aux Verrières. Outre le trafic à longue distance en provenance de la France, Vallorbe voyait passer régulièrement les convois de sel provenant de Salins. Ces convois étaient destinés au Pays de Vaud dont la mine de Bex était incapable de satisfaire à elle seule les besoins en sel.

Le développement de la liaison Berne et Soleure-Neuchâtel-Pontarlier, par Les Verrières, est dû à la présence de l'Ambassade de France à Soleure. La raison diplomatique est donc la cause première de l'ouverture de cette voie de transit. Depuis la création de la régie Fischer, les relations entre Berne et la France avaient été très suivies, les fermiers bernois s'étant seuls montrés capables d'assurer des liaisons sûres et directes à travers le Jura [8].

Ainsi donc, les routes que nous venons de décrire, et les diverses brèches qui leur facilitaient le franchissement des obstacles naturels dressés sur leurs cours, constituaient à l'époque que nous envisageons le réseau des voies du trafic à longue distance, ou trafic de transit si l'on se place du point de vue romand.

Rappelons ici brièvement l'importance essentielle qu'a revêtue, à toutes les époques, le col du Saint-Gothard [9]. Il s'agit là d'une liaison sans influence sur le Pays romand, les zones d'alimentation du trafic étant, pour le Gothard comme pour les cols valaisans, bien déterminées.

b) Les axes autonomes

Deux axes traversent le Pays romand de part en part. Le premier, dont nous venons de décrire les caractéristiques, est un axe de transit (direction nord-ouest - sud-est). Le second est un axe autonome (direction sud-ouest - nord-est). Du point de vue suisse, il représente la partie occidentale de la transversale reliant les lacs Léman et de Constance. Placé parallèlement au Plateau, il ne se heurte qu'à des obstacles mineurs; son tracé est dicté essentiellement par le relief du pays. Tout au long de son cours, le trafic interne est plus important que le trafic de transit. Les principaux centres suisses à l'exception de Bâle sont situés sur cet axe. Dans le Pays romand, la route Lausanne-Berne était la liaison naturelle de l'occupant avec ses pays sujets.

[7] *Dictionnaire géographique de la Suisse,* tome II, p. 228. Neuchâtel 1903. — Bavier, p. 42.

[8] Depuis 1689 avait été prévu un service bihebdomadaire reliant Neuchâtel à Paris en quatre jours (cf. *infra,* p. 97).

[9] Voir à ce sujet l'ouvrage de W. Baumann.

Elle comportait de Moudon à Berne une variante, moins utilisée parce qu'empruntant le territoire fribourgeois, via Romont et Fribourg.

L'artère Lausanne-Berne est dédoublée. Le Plateau suisse est large et ménage une place à une seconde route, parallèle à la première, qui suit le pied du Jura pour rejoindre Neuchâtel et Soleure. Ces deux routes prennent chacune leur départ sur les bords du Léman. La première commence à Lausanne où fut construit le port d'Ouchy au début du XVIII[e] siècle. La seconde part de Morges, ville qui possédait aussi un port et abritait à l'époque le siège de l'administration des péages du Pays de Vaud, ainsi que la résidence du surveillant général. Les marchandises étaient entreposées dans les halles et les hangars des douanes en attendant d'être acheminées vers leurs lieux de destination. Morges était le point de départ des routes de Genève, Lausanne, Cossonay, Yverdon et Vallorbe, de même que de l'exportation des vins vaudois de La Côte.

L'axe que nous avons qualifié d'autonome fut parcouru il y a longtemps déjà par les courriers saint-gallois (« Ordinaire de Lyon » [10], XVI[e] siècle). Jusqu'à l'avènement de la poste Fischer, en 1675, Berne resta à l'écart et le commerce suivit le cours naturel de l'Aar, puis de la Broye. L'entrée soudaine de la cité des Zähringen dans l'un des plus importants courants commerciaux suisses est une preuve de plus des variations essentielles qui peuvent affecter les voies du commerce lorsque des raisons humaines indépendantes des données naturelles leur impriment une direction particulière.

Telles sont, décrites dans leurs traits essentiels, les grandes voies du commerce romand au XVIII[e] siècle. Pour être complet, nous ajouterons encore une route créée au début de la seconde partie du XVIII[e] siècle: elle reliait Moudon à Vevey afin de faciliter et d'abréger la liaison directe entre Berne et l'Italie, tout en évitant Lausanne.

* * *

Il nous reste à citer deux routes d'un caractère particulier. Nous avons déjà brièvement parlé de la première dans notre paragraphe consacré aux voies de transit [11]. Il s'agit de la route appelée « route du sel » qui traversait le Jura soit à Jougne-Vallorbe (embranchement principal parce que mieux aménagé), soit à Sainte-Croix [12], pour déboucher dans le Pays de Vaud, soit encore aux Verrières ou aux Brenets, pour permettre d'accéder à la Principauté de Neuchâtel. Depuis de longues années, Berne, de même que d'autres cantons suisses, achetaient du sel bourguignon exploité à Sa-

[10] Cf. *infra*, p. 55.
[11] Cf. *supra*, p. 23.
[12] Jaccard, Sainte-Croix, p. 40 ss.

lins. Pendant longtemps, ainsi qu'en font foi les documents relatifs au péage de Jougne [13], le sel est resté une source permanente d'échanges limités mais fructueux entre les deux versants du Jura. Les mines de sel de la Franche-Comté se trouvèrent même à plusieurs reprises surchargées pour satisfaire les demandes d'exportation provenant de toutes parts. Il est permis de supposer que, durant les périodes troublées qui marquèrent le règne de Louis XIV, l'essentiel du trafic recensé au défilé de Vallorbe consistait dans les transports de sel. Le dépôt bernois du sel se trouvait à Grandson, soit directement au sortir du Jura, du côté vaudois. Le trafic était considérable, bien que local; du moins plusieurs indices contribuent-ils à affermir cette conviction. Les statistiques de l'époque mentionnées par Chomel et Ebersolt révèlent qu'entre 1687 et 1695, il a passé à Jougne 3200 à 3600 bosses [14] de sel par an. Un relevé établi à Sainte-Croix entre le 29 octobre et le 4 novembre 1715 indique le passage de 300 bosses [15]. En 1756, la quantité de sel recensée à Jougne est estimée à 10 000 voitures, soit 25 000 bosses. Ces modifications proviennent de la multiplication constante des voies de communication tout au long du XVIII[e] siècle, et de la variation du nombre des convois dirigés sur chacune d'entre elles. L'ouverture au grand roulage des routes rénovées des Verrières, de Sainte-Croix et des Brenets, achevées au plus tard en 1774, a assuré une meilleure canalisation des échanges. Une route reliait la Bourgogne à Genève par Saint-Claude et Gex; de Salins, on pouvait se rendre à Nyon par Champagnole, Morez et Saint-Cergue. Si le sel était le principal objet du commerce entre les deux versants du Jura, il était loin d'être le seul. L'intendant des péages de Besançon écrivait en 1710: « Les habitants de la Principauté de Neuchâtel et du Pays de Vaud et même ceux de Genève tirent ordinairement du Comté de Bourgogne la plus grande partie de leur nourriture en vin, blé et bétail » [16]. Il était dès lors logique que Berne portât un intérêt tout particulier au sort de la Franche-Comté.

La seconde route dont nous ferons encore mention est celle qui, partant de Morges, passait par Echallens et Donneloye pour rejoindre Payerne et la grande route Lausanne-Berne. Elle servait au transport des vins vaudois destinés à l'exportation. Son développement date de l'époque de la réfection des routes bernoises. Les transports de vin ont donné lieu à la promulgation de divers mandats souverains concernant les charges maxima autorisées sur les routes, ainsi qu'à celle de prescriptions sur les salaires des charretiers; une partie de ces salaires était versée en nature et consistait dans le droit des voi-

[13] Chomel et Ebersolt, p. 143. Le péage existait en 1288 déjà (p. 33).
[14] Grand tonneau pouvant contenir 5 à 6 quintaux de sel.
[15] Jaccard, Sainte-Croix, p. 42.
[16] Cité par Chomel et Ebersolt, p. 160.

turiers de prélever une certaine quantité de vin pour leur usage personnel durant le voyage.

Il est difficile d'évaluer les quantités de vin qui étaient régulièrement véhiculées en direction de Berne. Le vin vaudois devait amplement suffire aux besoins du pays, si l'on en juge par la lettre de LL. EE. du Sénat du 25 janvier 1774 [17] « qui deffend à tous leurs Ressortissans de faire commerce des vins etrangers ».

Au XVII[e] siècle, le trafic des vins en direction du nord ne s'effectuait que par le canal d'Entreroches, grâce à un système combiné de bateaux et de chars. La voie fluviale était, avant l'apparition des premiers « grands chemins », le moyen le plus rationnel d'acheminer les transports lourds. L'établissement du canal d'Entreroches fut entrepris en 1640 mais ne fut jamais achevé. Il semble que cette liaison soit appelée à rester à l'état de projet, bien qu'elle constitue de loin, une fois aménagée, la voie d'acheminement la plus commode et la plus économique des exportations en provenance de la région alémanique de notre pays.

2. Les routes du Pays romand

Si les transports sont le sang et l'air nécessaires à la vie d'un pays [18], on peut admettre, dans le même ordre de comparaison, que les routes sont les canaux d'irrigation économique de ce pays. Une route vient-elle à se fermer, voilà le courant du trafic enrayé, contraint de détourner son flux. Un chemin est-il trop étroit, le voilà incapable d'assurer la fluidité et la rapidité du transport. Est-il en mauvais état, le voilà qui freine les divers véhicules qui sillonnent son cours. Les conditions de la route, les possibilités de l'utiliser, les qualités et les défauts qu'elle présente pour l'usager, sont autant de facteurs qui influencent directement l'intensité du trafic, la rapidité et le prix du transport, et enfin la sécurité des voyageurs et du matériel.

Il résulte de cela que la prospérité du commerce et la condition des routes sont deux notions étroitement liées. Leur interdépendance est si évidente qu'il est impossible de distinguer laquelle des deux conditionne l'autre. On peut, sans aucun doute, affirmer avec certitude que ce sont les voies de communication favorables qui attirent le commerce. Mais il suffit que les remous de la politique ou une autre circonstance extérieure assignent une nouvelle direction aux échanges économiques pour que ce soit au contraire le courant commercial qui entraîne les mesures d'améliorations routières. Tou-

[17] ACV Ba 7, p. 407.
[18] Cf. *supra*, p. 15.

tefois, il faut admettre qu'à l'origine, c'est bien le besoin de relations économiques, les nécessités culturelles ou militaires, qui ont créé les routes.

Au XVIII[e] siècle, l'introduction de services postaux organisés sur le vaste territoire bernois entraîna un développement considérable des relations économiques; après avoir pris conscience de ce phénomène, les divers gouvernements du Pays romand, Berne spécialement, se penchèrent sur le problème des routes. L'accroissement du trafic devait justifier l'amélioration des voies de communication. Le passage, à Berne, sous le contrôle du canton, du trafic postal des courriers et des marchandises, devait fatalement entraîner le gouvernement de Leurs Excellences à accroître sa surveillance sur les routes et les chemins. Ainsi, de même qu'on a pu parler dès 1675 d'une vraie *politique des transports*, on a vu se dessiner soixante à soixante-dix ans plus tard une *politique des routes* sous l'égide de la même autorité [19]. A nos yeux, c'est la meilleure preuve de l'interdépendance et du conditionnement réciproque dont nous avons mentionné l'existence plus haut. Qu'on nous permette, dans une parenthèse, de relever le parallélisme existant entre deux périodes de l'histoire: deux cents ans après les énergiques mesures prises par le gouvernement bernois afin d'améliorer le réseau routier en l'adaptant au développement du trafic, le peuple suisse a reconnu récemment la même nécessité d'accorder à la circulation des voies d'écoulement répondant à ses exigences [20].

Ainsi donc, l'économie d'un pays est à la mesure de son réseau de voies de communication. Inversement, l'aspect de ce réseau illustre le degré d'intensité du trafic.

Au début du XVIII[e] siècle, nous l'avons dit, l'économie suisse est locale. Les échanges d'une région à l'autre sont rares. La faible densité des voies de communication est bien à l'image de cet état de choses : « la multiplicité des routes et autres moyens de communication étant un signe de l'activité économique » [21], on en déduit *a contrario* que leur carence sera le reflet d'une économie statique. Dans le Pays romand d'il y a deux siècles, les voituriers ne disposaient que de mauvais chemins. Mal entretenus, ceux-ci étaient ravinés par l'écoulement des eaux et encombrés par les feuillages des

[19] Spielmann (p. 2) définit la politique des transports comme suit: (en allemand dans le texte) c'est « la somme des efforts par lesquels les organes de la communauté économique, particulièrement l'Etat, cherchent à influencer ou à diriger le trafic selon des idéals donnés, afin de faire fructifier l'économie ». La même définition est applicable, *mutatis mutandis,* à la politique des routes.

[20] Lors de la votation fédérale du 6 juillet 1958, le peuple et les cantons suisses ont approuvé par 515 396 voix contre 91 238, et 21 cantons contre 1, l'insertion dans la Constitution fédérale d'un article 36 *bis* dont le premier alinéa est ainsi conçu : « La Confédération assurera par voie législative l'établissement et l'utilisation d'un réseau de routes nationales. Pourront être déclarées telles les voies de communication les plus importantes présentant un intérêt pour la Suisse en général. »

[21] Lacour-Gayet, p. 24.

arbres plantés en bordure; ils subissaient les empiètements des riverains soucieux d'étendre sans droit leurs propriétés, et n'étaient pas à même d'assurer l'écoulement d'un trafic important. On cite le cas de protestations élevées contre la vitesse des véhicules (sept kilomètres à l'heure), jugée excessive en regard des conditions de la route [22]. L'existence de passages scabreux contraignait les voyageurs à de continuels ralentissements, et multipliait les occasions favorables offertes au brigandage et au pillage. Face à cette situation, les gouvernements restaient passifs. Pour pouvoir voyager en sécurité, les gens étaient contraints de s'armer ou de se faire accompagner d'escortes plus ou moins nombreuses. En matière de routes, on ne prévoyait rien à longue échéance: « On répare seulement, et quand on y est absolument obligé, lorsqu'un pont a été emporté ou détruit, lorsqu'un chemin est obstrué par un éboulement; on construit un mur à l'endroit où un bourgeois s'est tué l'année d'avant. Mais on n'a pas de plan d'ensemble, on ne consacre pas régulièrement une somme à l'amélioration ou simplement à l'entretien du réseau routier » [23].

Si la politique bernoise des routes engagea Leurs Excellences à prendre des mesures que l'on attendait depuis longtemps déjà, elle ne paraît pas avoir influencé les gouvernements voisins dans les années qui suivirent. A Neuchâtel, il fallut attendre l'accession au pouvoir de Berthier en 1805 pour voir s'édifier un réseau routier digne de ce nom. Avant lui, il n'existait que des chaussées étroites, dégradées par les eaux qui ne trouvaient pas la possibilité de s'écouler, la route étant concave. Un manque absolu de surveillance ajoutait encore à l'état de délaissement avancé des routes [24]. Pourtant, le gouvernement ne réagissait pas, alléguant pour se justifier que le mauvais état des chemins empêcherait l'importation des vins étrangers. En outre, dans la plupart des villages situés sur les grandes routes, il y avait des gens qui gagnaient leur pain en louant des chevaux ou d'autres animaux de trait pour renforcer l'attelage des voitures dans deux cas: lorsqu'il s'agissait de dégager des chars embourbés ou de faire gravir à des convois une pente rapide. Ces intérêts particuliers étaient assez puissants pour réduire à néant, par la corruption, les efforts des voyers; ces derniers, en général très insouciants, étaient irrégulièrement chargés de surveiller des tronçons de routes et d'imposer aux riverains les travaux de réparation.

Le gouvernement de Fribourg, de son côté, esquissa quelques efforts en vue d'améliorer ses voies de communication. Mais les mesures qu'il prit dans

[22] Spielmann, p. 47.
[23] Junod, p. 16.
[24] Le procureur général de Neuchâtel avait la haute surveillance des routes. Il était secondé par un inspecteur des chemins. Ces charges s'exerçaient cumulativement avec d'autres et étaient mal remplies. Quelques voyers étaient aussi en fonctions.

ce sens n'étaient dictées que par des accords conclus avec Berne, et ne concernaient que les tronçons fribourgeois de l'artère Berne-Morat-Lausanne [25]. En dehors de cela, les améliorations apportées aux routes du canton furent assez maigres. Un courant opposé au développement du trafic se manifesta à plusieurs reprises: il visait à empêcher la Réforme de s'implanter à Fribourg. Son influence se fit sentir pendant longtemps [26]. Toutefois, le gouvernement fribourgeois s'était montré relativement entreprenant en la matière. En 1737, sur le désir des Fischer, fermiers des postes bernoises, le Grand Conseil avait chargé une commission d'examiner la possibilité d'améliorer les chemins; mais aucune des vingt-quatre paroisses du canton ne se conformait à ses ordres. Le relief vallonné du territoire fribourgeois, l'absence de courants économiques sur toute sa surface, n'incitaient guère les autorités responsables à établir des routes.

Les routes de transit vers l'Italie connurent le même sort que les routes bernoises dont elles étaient la continuation naturelle. En Valais, les chemins qui ne servaient pas au trafic international n'étaient réservés qu'aux mulets et praticables en été seulement [27].

La République de Genève, enfin, ne disposait pas, vu son territoire des plus exigus, de routes importantes.

* * *

Si, après cette rapide description du réseau routier romand, nous reprenons le cours historique des événements, en examinant les progrès accomplis à la suite des décisions de l'Etat, nous constatons que c'est Berne qui se montre la plus active: innovant en la matière, elle affecte aux travaux routiers des sommes fort élevées pour l'époque. Dans la seconde partie du XVII[e] siècle déjà, le gouvernement bernois édicte ses premières ordonnances relatives aux chemins. En 1643, il nomme pour la première fois une autorité de surveillance. Le texte relatif à cette décision indique clairement les intentions du gouvernement de Leurs Excellences; cependant, il est très vague quant aux sanctions et laisse planer des doutes sur la procédure à suivre [28] : « Nous, l'Advoyer et Conseil de la Ville de Berne, Sçavoir faisons qu'ayant considéré la perte qu'apportent les mauvais chemins au commerce dans nostre Pays Roman, Et désirant y remédier auons ce jourd'huy estabh Nostre Cher Michel Burlamachi demeurant à nostre Ville de Morges, et luy auons conféré et donné la Charge de Voyeur sur tout nostre dit Pays Roman pour

[25] Gümmenen-Faoug, Domdidier-Dompierre.

[26] On attribue à l'avoyer Gottrau, en 1830, un propos disant qu'il fallait bien se garder de doter le canton de Fribourg de voies de communication.

[27] Bavier, p. 43.

[28] ACV Ba 21, p. 254.

auoir ou faire auoir par ses surveillants, soin et Inspection sur tous et chascuns des chemins de nostre dit pays, aux fins de les reduire et maintenir en bon estat tant que faire se pourra... ». La tâche du voyer institué était ardue; la surveillance de tous les chemins du Pays de Vaud exigeait en effet une faculté d'omniprésence sur un territoire assez étendu. De plus, elle était ingrate, car elle imposait à son titulaire le devoir d'ordonner des réparations dont personne ne se souciait et dont le gouvernement seul percevait l'utilité. Le sentiment de l'intérêt commun à posséder des voies de communication en bon état n'était guère répandu dans le peuple; il ne faut dès lors point s'étonner si ce dernier tâchait par tous les moyens de se soustraire à l'accomplissement des travaux routiers que le gouvernement bernois voulait lui imposer [29].

Au sieur Burlamachi succéda en 1648 le cher et féal sujet de Leurs Excellences Nicolas Panchaud, lieutenant de la ville et paroisse de Lutry. Mettant probablement à profit les expériences faites depuis la création d'un poste de voyer, LL.EE. mentionnèrent dans la patente de Panchaud plusieurs détails qui ne manquent pas d'intérêt. En effet, il y est question pour la première fois des sanctions applicables aux contrevenants. Jusqu'alors, les obligations imposées aux habitants d'entretenir les routes en étaient dépourvues, ce qui constituait un encouragement à les laisser inexécutées. Une loi imprécise engendre des contestations et sape l'autorité de celui qui est chargé de pourvoir à son exécution. Aussi, au fil des années, les mandats souverains instituant la charge de Grand Voyer s'enrichissent de détails toujours plus nombreux. De même, les ordonnances relatives à l'entretien des chemins contiennent de plus en plus de détails techniques, relatifs notamment à la largeur des chemins, à leur revêtement, à leur entretien et à leur déblaiement. Il semble que l'on a eu tendance très tôt déjà à classer les routes selon leur degré d'importance et selon le rôle qu'elles jouaient dans le trafic du pays. Ainsi, la « patente pour les Grands Voyeurs du Pays de Vaud » du 16 mars 1663 [30], instituant David de Ruvynes et Sebastien Paccotton au poste de Grands Voyeurs « rière tous les Bailliages et Gouvernements de tout notre dict Pays Romand », relève, en les citant expressément, certaines artères qui devront être l'objet de soins spéciaux : « particulièrement pour les chemins de Geneve à Sainct Mauris, de Lausanne à Morat et à Yverdun, comme aussi de Morges à Eschallens, Donneloye et Payerne appellé le chemin des Mulets ». La première de ces routes était celle de l'Italie; la deuxième celle du transit à travers le Pays romand, et la troisième celle des vins de La Côte que l'on exportait en Suisse allemande après les avoir chargés à Morges. La

[29] Ces travaux étaient dénommés « corvées ».
[30] ACV Ba 9[2].

largeur imposée est de dix-huit pieds [31] pour les « chemins Royaux », et de douze pieds [32] pour les autres, « affin qu'ils puissent estre usés tant par charriots, Mullets, chevaux que autrement sans danger et inconvénient ».

Les sanctions prévues à l'égard des contrevenants consistaient en des amendes dont le montant s'élevait à vingt-cinq florins; en cas de récidive, la sanction était double. Enfin, « s'il se treuvoyent pour la troisiesme fois (ce que Berne ne peut croire) personnes tant obstinées qui oubliassent leurs devoirs », on infligeait alors une amende de cent florins à laquelle s'ajoutaient tous les frais découlant de la procédure d'exécution forcée des travaux [33].

Ainsi, en 1663, Berne en était déjà venue à des mesures assez draconiennes. Toutefois, les résultats escomptés ne furent pas atteints. A notre avis, cela provient du fait que l'on ne peut entretenir en bon état quelque chose qui est défectueux à l'origine; des réparations localisées, des trous bouchés, du gravier répandu ici et là ne pouvaient transformer des chemins médiocres en routes de grand trafic. Que l'on ajoute à cela la passivité de la population, et on obtiendra les éléments de base d'une situation que seule l'instauration d'une politique de rénovation à grande échelle pouvait modifier.

Les patentes et mandats souverains édictés entre 1663 et 1740 [34] relèvent les négligences constantes des communes à réparer les chemins. Citons en particulier la « Pattente en faveur du Sieur Anthoine Dutoit qui a esté subrogé à son Père en la Charge de Grand Voyeur, rière les Bailliages y contenus, du 8me Janvier 1698 » [35], l'ordre du 14 février 1700 [36] et le mandat du 3 juin 1706 [37] enjoignant aux riverains de couper arbres et buissons le long des routes pour enrayer les meurtres et attentats. En 1715, le 11 septembre, ordre fut donné aux communes de respecter les injonctions du Voyer Dutoit [38]. Les chemins ne s'améliorèrent pas pour autant. En 1724, la princesse de Hesse-Rheinfels ayant annoncé son passage sur la transversale Berne-Lausanne, Leurs Excellences furent obligées d'élargir la route à plu-

[31] 5 m. 30.
[32] 3 m. 50.
[33] Plusieurs auteurs ont tenté d'établir une équivalence entre les monnaies en cours au XVIIIe siècle et les nôtres, mais sans pouvoir aboutir à des conclusions uniformes. Citons notamment Olivier (vol. II, p. 1314-1316), Chevallaz (p. 26-27) et Kupfer (p. 284-285). Il nous paraît donc vain d'aborder ici ce problème. Disons toutefois que selon les auteurs mentionnés ci-dessus, la valeur attribuée au florin varie entre 2 et 4 francs de 1960 environ. Ces données, si imprécises soient-elles, permettent d'établir un ordre de grandeur.
[34] C'est à dessein que nous avons commencé notre récit historique avant 1675. La période précédant directement cette année contient des données indispensables à l'étude du XVIIIe siècle.
[35] ACV Ba 21, p. 438.
[36] ACV Bm 4.
[37] ACV Ba 91, 107.
[38] ACV Ba 91, 57.

sieurs endroits pour permettre au convoi d'arriver à destination. 1738 vit apparaître des limitations de charges [39], les chemins ne pouvant pas supporter les lourds chars de vin. Ces charges devraient être dorénavant contrôlées par les Bureaux de Péages à l'entrée du pays et le surplus du poids toléré réparti sur d'autres chars. Ainsi apparut un contrôle systématique de l'autorité. Devant l'insuccès de toutes les mesures prises jusqu'alors, LL. EE. décidaient d'attaquer le mal à sa source. Au lieu d'exiger la réparation des chemins, on cherchait à éviter les déprédations. Ce moyen de contrôle était certainement plus efficace que les tournées périodiques du Grand Voyer. Junod étudie [40] les raisons de cet état de choses, soulignant le fait qu'un représentant de l'autorité est toujours mal accueilli dans sa fonction de contrôleur; en plus de cela, des questions de prestige s'opposaient à ce que l'on obtempérât sans discussions aux injonctions du Grand Voyer.

Telle était la situation vers le milieu du XVIII[e] siècle. Les insuccès rencontrés par les menaces du gouvernement (la fréquence de celles-ci en est la meilleure preuve), les entraves apportées au commerce par l'état souvent déplorable des chemins, les frais consentis par l'autorité pour des travaux dont le principal défaut était le manque d'esprit systématique, incitèrent le gouvernement bernois à utiliser le seul moyen qui avait des chances de se révéler efficace : la rénovation complète du réseau routier [41]. L'entreprise postale de la famille Fischer se plaignait de son côté des conditions offertes aux fermiers des postes dans l'exécution de leurs obligations. L'Etat de Berne, qui recevait annuellement de la part des Fischer un loyer de plusieurs milliers de livres [42] ne pouvait continuer à se montrer exigeant à leur égard sans se préoccuper d'entretenir les routes en bon état. Reprenant les arguments cités par G. Baumann [43] en faveur de la construction de nouvelles artères, nous citerons le désir de l'autorité de développer le trafic de transit, de s'assurer ainsi le paiement d'une certaine somme de péages et d'améliorer les conditions de vie des habitants. Ajoutons à cela la nécessité que ressent un pays asservisseur d'avantager quelque peu les populations qu'il a soumises, afin de mieux asseoir son autorité. Nous aurons ainsi expliqué pourquoi, dès 1742, Berne décida d'affecter chaque année une somme de six mille écus au fonds des routes [44].

[39] Mandat souverain du 19 juin 1738. ACV Ba 9[1], 37.

[40] Junod, p. 19.

[41] Bavier, p. 30, fait remonter à 1698 la première décision de l'Etat bernois d'améliorer les routes. Mais nous ignorons le sens qu'on attribuait à ces « améliorations ».

[42] Ce fermage fut tout d'abord de 30 000, puis de 45 000, 60 000 et 75 000 livres. Cf. *infra,* p. 77.

[43] G. Baumann, p. 102.

[44] G. Baumann, p. 105. Un écu (ou thaler) valait 7,5 florins. Cf. *supra,* p. 31, note 33.

Cette mesure équivaudrait de nos jours à un ridicule coup d'épée dans l'eau. La somme paraît en effet dérisoire. Cependant, compte tenu de l'attitude antérieure du gouvernement bernois vis-à-vis du réseau routier, elle marquait un progrès certain. De plus, les travaux de génie civil étaient loin d'entraîner des frais aussi considérables que de nos jours. L'essentiel était, d'ailleurs, que le premier pas fût fait. La Chambre des douanes et péages était en même temps reconnue compétente pour toutes les questions relatives au réseau routier, à son entretien et à son développement. Cette compétence lui avait été déjà partiellement accordée dès 1718 [45]. La Chambre n'était tenue de porter devant une autorité supérieure que les objets auxquels elle attribuait une certaine importance.

Dès 1742, sur le plan des routes, le travail hâtif et provisoire fit place à des rénovations approfondies. Lorsque la chaussée s'était effondrée, on réaménageait l'infrastructure. La surface de la route était recouverte d'une double couche de gravier. L'assise était solide, et le revêtement égal permettait d'accroître la vitesse des convois et de gagner un temps appréciable. Trois genres de routes étaient prévus: les routes principales (30 à 36 pieds de largeur, soit 8,8 à 10,6 m.), les routes moyennes (20 à 24 pieds, soit 5,8 à 7 m.) et les routes secondaires (14 à 18 pieds, soit 4 à 5,3 m.).

L'œuvre était vaste. Outre les routes du Pays de Vaud, Berne avait en effet à s'occuper de tout le réseau suisse-allemand (Argovie, Emmental, Oberland) dont l'importance commerciale était considérable. Aussi ne faut-il pas s'étonner si les travaux avancèrent très lentement. De 1742 à 1750, on s'attaqua à la route Berne-Lausanne, sur le tronçon Berne-Avenches. Grâce à des accords passés avec Fribourg en 1749, le travail put s'effectuer normalement. L'œuvre entreprise fut poursuivie jusqu'à Payerne dans les années qui suivirent. En 1762, on reconstruisait le tronçon Moudon-Montpreveyres [46], et dès 1766, on travailla à un embranchement reliant Moudon à Vevey [47]. Le col du Marchairuz fut ouvert à la circulation depuis Nyon en 1769 [48], la route de L'Abbaye au Pont (vallée de Joux) en 1770, et celle du Pont au Brassus en 1780 [49]. Vallorbe, intéressée depuis de nombreuses années au transit du sel du Jura fut reliée au Gros-de-Vaud par une route qui avait en 1718 l'apparence d'un mauvais chemin; cette route fut réparée en 1764 et améliorée dix ans plus tard [50]. De 1776 à 1785, on termina les études concernant l'artère Berne-Genève, dont la rénovation exigea ainsi quarante ans de travaux environ.

[45] Schneider, p. 154.
[46] Pasche, p. 521.
[47] Recordon, 3e série, p. 77.
[48] Badel-Grau, p. 74.
[49] Reymond, p. 133.
[50] Vallotton-Aubert, p. 137.

Une région du Pays de Vaud, le Pays d'En-Haut, resta cependant complètement à l'écart du trafic routier. Les marchands se rendaient à Vevey par le col de Jaman. C'est la commune de Château-d'Œx elle-même qui s'opposa à l'établissement d'une route carrossable, soit par Jaman, soit par les Mosses, prétextant que ladite route lui serait « entièrement ruineuse » [51].

Les nombreux documents qui nous sont parvenus font état du soin avec lequel les travaux étaient entrepris. Des devis en bonne et due forme, des dessins représentant les ouvrages d'art, et des explications très complètes étaient exigés des architectes et ingénieurs chargés de budgéter les travaux sur ordre de la Chambre des péages [52].

Toutes les routes principales du Pays de Vaud furent ainsi remises à neuf. La bienfacture de ce travail est attestée par les récits des voyageurs, de plus en plus nombreux. M^me^ Roland écrit en 1787: « Les haies bordent les routes, les sentiers, les champs, les prés et les bois; elles sont faites avec soin, entretenues avec une propreté qui les fait servir de décoration à tout ce qu'elles environnent » [53]. De son côté, l'« Itinéraire du Pays de Vaud, du gouvernement d'Aigle et du Comté de Neuchâtel et de Vallengin (1794) » [54] déclare: « Les grandes routes du Pays de Vaud sont en très bon état. Les chemins, qui conduisent dans quelques-unes des contrées les plus intéressantes du Pays de Vaud et dans la vallée de Chamouny sont tels que les personnes les plus délicates des deux sexes peuvent faire ces courses commodément et sans aucun danger ».

Les exemples d'éloges de cette nature abondent, dans les récits de voyages du temps, extrêmement nombreux. La facilité, créée par les nouvelles routes bernoises, de se déplacer avec confort et sécurité dans la presque totalité du Pays romand avait attiré les intellectuels dans nos régions et créé un certain mouvement économique; ce n'était que la juste récompense d'une œuvre audacieuse, entreprise méthodiquement et rationnellement.

Mais les autorités bernoises n'étaient pas au bout de leurs soucis. Le réseau routier créé devait être conservé en bon état. Les infractions commises en dépit des menaces proférées par de nombreux mandats souverains continuaient à se multiplier. Aussi les directives énoncées antérieurement se répétèrent-elles tout au long du siècle. LL.EE. édictèrent le 29 avril 1744 une « Ordonnance concernant les grands chemins du canton de Berne » [55] qui est la plus importante du genre au XVIII^e^ siècle. Les directives y sont énoncées avec un grand souci de précision; les autorités de surveillance se multi-

[51] Club du Rubly, p. 49.
[52] ACV, série Bm, notamment n^os^ 11 et 12.
[53] De Beer, p. 82.
[54] P. 98. Voir bibliographie.
[55] ACV Ba 9[2].

plient: désormais, il y aura un voyer par commune, lequel sera placé sous l'autorité du baillif.

Le 19 juin 1738, la charge maximum des chars est fixée à 30 quintaux [56]. Le 30 avril 1744 [57], un nouveau mandat souverain accroît la tolérance à 35 quintaux Poids de Zurzach ou 40 quintaux Poids de Marc [58]. Sanction : 40 livres bernoises d'amende. Le 4 juillet 1759, « à leur grand déplaisir, LL. EE. ont appris que les voituriers qui traversent leurs Etats continuent de charger des fardeaux si pesants que les chemins qu'Elles y ont établi à grands fraix, sont par là menacés d'une ruine prochaine » [59]. Nouveaux avertissements les 15 août 1771 (charge maximum fixée à 700 pots de vin de Berne) [60], 24 juin 1773 [61], 3 septembre 1788 [62] (charge maximum portée à 800 pots de vin de Berne).

En plus de ces mandats souverains, d'innombrables mandats baillivaux rappellent sans cesse les communes à leurs devoirs et enjoignent à quiconque cela concerne d'obtempérer aux ordres des voyers.

La législation routière bernoise du XVIII[e] siècle est donc riche. Mais elle est uniforme et souvent dépourvue d'intérêt. Que l'on se trouve au début ou à la fin d'un siècle, les mandats souverains contiennent les mêmes prescriptions. En revanche, les récits des voyageurs font état des profonds changements apportés aux voies de communication et présentent de ce fait un intérêt historique beaucoup plus considérable pour nous.

Au contraire de Berne, nous l'avons dit, Neuchâtel et Fribourg ne disposèrent pendant longtemps que de routes très médiocres. Si Neuchâtel fit un effort sérieux dans ce domaine au début du XIX[e] siècle, Fribourg resta longtemps encore en arrière et accusa même jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale un retard sensible sur ses voisins en matière de politique routière.

Le réseau neuchâtelois ne comprenait que deux voies carrossables importantes dont la largeur était de douze pieds environ [63] : la route menant du chef-lieu à Yverdon, et celle de Neuchâtel aux Verrières par le Val-de-Travers. Elles étaient cependant la plupart du temps sinueuses, dégradées, et encombrées de fumier et de divers dépôts. Le Locle et La Chaux-de-Fonds étaient reliés par un chemin souvent impraticable par suite des pluies. Un voiturier y périt avec ses chevaux en 1794.

[56] ACV Ba 9[1], n° 37.
[57] ACV Ba 9[1], 109.
[58] Deux tonnes environ.
[59] ACV Ba 9[1], 110.
[60] ACV Ba 3. Le pot de vin de Berne = 1,67 l.
[61] ACV Ba 9[2].
[62] ACV Ba 7, p. 491.
[63] Voir *supra,* p. 31, note 32.

Dans le canton de Fribourg, une route principale permettait d'écouler le trafic de transit de Berne à Vevey via Fribourg-Bulle. Dès 1750 environ, voyageurs et marchandises furent acheminés sur les bords du Léman de préférence par Morat-Payerne-Moudon-Lausanne (Vevey à partir de 1766).

Nous aurons l'occasion de parler, dans notre chapitre consacré au développement et à l'organisation du trafic au XVIII[e] siècle, des conséquences incalculables qu'a eues l'amélioration des routes sur la vie économique et touristique du Pays romand. Disons pour l'instant que dès 1750, la politique bernoise des routes a illustré de façon caractéristique l'affirmation de Colbert : « c'est principalement de la facilité des chemins que dépend l'avantage du commerce et le bien du public » [64].

3. Les hôtelleries, les auberges et les relais

Il nous paraît intéressant d'examiner maintenant les possibilités offertes aux voyageurs, aux cochers et aux chevaux de se reposer et de passer la nuit en cours de route.

Au XVIII[e] siècle, on mettait encore deux jours et deux nuits pour franchir la distance séparant Berne de Genève. De ce fait, les hôtelleries, auberges et relais jouaient un rôle qui, de nos jours, est moins directement en rapport avec le transport lui-même. Nous entendons par là que la halte nocturne faisait autrefois partie intégrante du transport. Une fois arrivé, le voyageur était obligé de rester sur place et ne pouvait choisir qu'entre un lit à l'auberge et une nuit à la belle étoile. Il ne disposait pas de l'éventail des solutions variées qu'offre le tourisme moderne, grâce auquel de nombreux touristes résolvent par eux-mêmes la question du logement et ne sont pas arrêtés par la tombée de la nuit dans l'accomplissement de leur itinéraire. Il faut ajouter à cela que la grande majorité des gens partant en voyage étaient obligés de passer la nuit en chemin, le rayon d'action d'un jour étant très limité, même pour les voitures et courriers rapides [65]. Les voyageurs, fatigués par les trépidations des véhicules qui roulaient sur un sol pierreux et cahoteux, désiraient pouvoir jouir, au relais, d'un repos réparateur. Enfin, les services publics ne fonctionnaient pas de nuit, la prudence la plus élémentaire leur interdisant tout trafic nocturne, spécialement dans les régions isolées et dans les forêts.

Toutes ces raisons expliquent suffisamment la nécessité qu'il y avait de trouver un gîte confortable et sûr jusqu'au départ du postillon pour l'étape suivante, sans être obligé de consentir à des dépenses excessives.

[64] Cité par Lacour-Gayet, p. 19.
[65] Cinquante kilomètres en moyenne.

Les hôtelleries, auberges et relais [66] — dont l'exploitation, aussi ancienne que les voyages eux-mêmes, apparaît comme la première forme d'une véritable industrie hôtelière — se multiplièrent durant le XVIII[e] siècle. Ils étaient cependant déjà nombreux avant cette époque. On peut certes affirmer que les auberges suisses ont, par la qualité de leur service et par leur confort, encouragé les voyageurs à visiter notre pays, et qu'elles sont ainsi directement à l'origine du développement du tourisme; il importe cependant de relever que leur existence se justifiait à d'autres égards, en dehors de toutes ces considérations touristiques. Elles ne se bornaient pas en effet à accueillir les étrangers. A une époque où les relations de ville à ville et de village à village étaient rares ou parfois inexistantes, les populations aimaient à se grouper dans leurs villages et bourgs respectifs; les diverses agglomérations formaient un ou plusieurs groupes dont la vie interne se déroulait en partie à l'auberge. Celle-ci était le lieu de délassement et de conversation des gens du pays. Chaque parti, chaque faction possédait dans les localités de quelque importance une auberge attitrée où il avait coutume de tenir ses réunions. Dans les villages, l'auberge était le centre de la vie et la source de l'information; elle remplaçait nos moyens modernes de diffusion des nouvelles. Les villageois y attendaient le postillon, qui ne passait même pas tous les jours; c'est par lui qu'ils se tenaient au courant des événements, qu'ils cherchaient à confirmer ou à démentir les bruits qui couraient constamment, et qu'ils pouvaient parvenir à se faire une opinion sur la situation du pays. Les voyageurs, eux aussi, étaient interrogés et leurs témoignages abondamment commentés.

Il ressort de ce qui précède que la part tenue par les auberges dans les transports de l'époque était importante. Dans ce domaine, la notion du transport peut être prise dans son sens le plus large, du fait qu'elle englobe non seulement le transport strictement matériel, mais aussi la diffusion des informations de toutes espèces.

Les auberges étaient nombreuses en Suisse et dans le Pays romand. Plusieurs d'entre elles étaient auréolées d'un certain renom, soit qu'elles offraient de bonnes conditions de logement à des voyageurs qui en faisaient ensuite l'éloge dans leurs récits, soit qu'elles abritaient pour une nuit un hôte illustre de passage dans la région. Maintes auberges nous sont encore connues du

[66] Le terme d'hôtellerie désigne de véritables hôtels que l'on ne trouvait qu'en ville. Les relais, qui appartenaient dans leur quasi-totalité aux entreprises postales, offraient beaucoup moins de confort que les auberges. Certains d'entre eux ne comportaient qu'une écurie et un local pour les voyageurs. Henrioud, Genève (p. 13), décrit le relais comme « une affreuse bicoque qui semblait consister en une vaste écurie, tant la partie du bâtiment réservée aux créatures humaines était mesquine et misérable ».

fait de leur présence dans une localité où les courriers et diligences faisaient habituellement étape [67]. Souvent, il suffisait de moins encore pour que naquît un refuge ou une auberge au nom connu. Biermann signale en particulier sur le tronçon du Jorat: « Il y eut comme refuge tout d'abord l'hôpital du Jorat (Sainte-Catherine). De temps immémorial, une auberge, à Montpreveyres, à l'enseigne du Paon qui se transforma en auberge de l'Ours. Peu à peu, le trafic fit naître une auberge à tous les paliers, au haut de toutes les montées où la nécessité de laisser souffler l'attelage donnait au charretier le temps de se restaurer lui-même. Cependant, la route du Jorat n'a pas créé de village comme la route Moudon-Vevey a créé Mézières. Montpreveyres était le relais principal du Jorat » [68].

La littérature est très riche en récits de voyages. C'est au XVII[e] siècle que paraissent en masse les guides illustrés [69] et descriptifs qui mentionnent dans le détail les avantages et inconvénients des divers gîtes offerts au choix du voyageur. Certaines hôtelleries sont citées plus fréquemment que d'autres; ainsi, nous savons que l'empereur Joseph II, lors de son voyage en Suisse en 1777, s'arrêta à Genève à l'hôtel des Balances et à Lausanne au Lion-d'Or [70]. Le récit fait aussi mention de la Tête-Noire à Rolle. Un autre compte rendu, plus pittoresque celui-là, nomme les Trois-Rois à Genève, le Lion-d'Or à Lausanne, les Trois-Couronnes à Vevai [71], la Croix-Blanche à Moudon et la Maison-de-Ville à Aigle [72].

Ces noms sont célèbres; l'histoire les a consacrés à la suite des efforts déployés par les aubergistes lors de la naissance du tourisme en Suisse. Il semble que les auberges suisses étaient en général excellentes. Le comte de Guibert, indigné de la condition dans laquelle étaient tenues les hôtelleries françaises, signalait constamment la propreté et le confort qu'il trouva dans nos régions en 1784 [73].

[67] Rolle, Moudon et Morat pour la route Genève-Berne; Les Verrières sur celle de Pontarlier; Aigle, Saint-Maurice et Martigny sur celle du Grand-Saint-Bernard; Sion et Brigue sur celle du Simplon.

[68] Biermann, p. 93-95.

[69] Il ne faut pas confondre ces guides très détaillés avec les simples indicateurs de distances que l'on publiait déjà depuis le début du moyen âge et que les Romains connaissaient aussi. Les premières descriptions du paysage apparaissent au XIV[e] siècle; elles sont suivies à la fin du XVI[e] de quelques informations sur les auberges. Dès le XVII[e], les détails deviennent de plus en plus abondants; on trouve des prières, des chants, des précisions sur la manutention des armes, l'habillement, ainsi que des informations financières: montant des péages, cours des monnaies, prix, etc. Cf. *infra*, p. 122.

[70] Cart, Joseph II, p. 292.

[71] Vevey était une ville de passage qui connut au XVIII[e] siècle un mouvement considérable. Un recensement fait en 1627 constate « qu'il existe dix pintes, soit cabarets, pour loger la multitude ». Un autre, de 1743, mentionne 14 hôtelleries. Voir à ce propos l'ouvrage de Recordon, 3[e] série, p. 83.

[72] Cart, Excursion, p. 275.

[73] Cité par de Beer, p. 30.

Malgré tout, le voyageur s'exposait occasionnellement à des surprises qui n'étaient pas du tout de son goût. Cela explique que les jugements émis varient selon les lieux. Les fantaisies de certains aubergistes eurent parfois un retentissement considérable, car tout voyageur s'estimait en devoir de raconter par le menu les péripéties de sa randonnée, et éventuellement à en publier le récit. Les manquements aux règles de l'hospitalité nous intéressent, car ils sont directement à l'origine d'une quantité de textes légaux réglementant la vie des auberges à divers points de vue:

— tarifs uniformes pour les menus et les logements;
— règlements sur les divertissements (interdiction de faire du bruit, danse, etc.);
— règlements sur les pourboires et le service;
— interdictions tenant à la vie et aux coutumes locales, décrétées pour contraindre les voyageurs étrangers à se conformer aux habitudes du peuple. Certains gouvernements édictèrent des mandats « pour ne pas vexer ni outrager des étrangers »;
— règlements sur la police des étrangers.

Il faut peu de chose pour donner au jugement porté sur une auberge un tour mitigé ou sévère plutôt qu'élogieux. La variété des opinions émises de diverses parts n'a de ce fait rien d'étonnant. Dans l'ensemble, on peut affirmer qu'au XVIII[e] siècle, le Pays romand et la Suisse possédaient un solide embryon d'industrie hôtelière et que les voyageurs de passage dans nos régions s'en retournaient chez eux satisfaits.

4. Les villes et le pays

Arrêtons-nous maintenant quelques instants aux villes du Pays romand et à leurs environs. Ce sont elles en effet qui, par leur activité et leur rayonnement, modèlent le visage du pays auquel elles appartiennent. En les décrivant, nous pensons donc parfaire l'image du Pays romand que les paragraphes précédents ont esquissée.

A. Genève

« La ville de Genève et ses environs offrent aux yeux des voyageurs le spectacle riant des beautés de la nature, et celui de la prospérité fille de l'industrie. Cette république, dont le territoire n'a guère plus d'une lieue de diamètre, vit dans l'abondance des choses nécessaires. Respectée de ses voisins,

tranquille au dehors, mais souvent agitée par les différends entre la magistrature et le peuple, elle ressemble aux abeilles occupées tour à tour à amasser et à s'entre-détruire. » C'est ainsi que s'exprime le « Voyage dans la Suisse occidentale » de Sinner de Ballaigues, publié pour la première fois en 1781 [74]. On ne saurait mieux souligner la dualité des événements qui ont agité durant tout le XVIII[e] siècle la petite république du bout du lac Léman.

D'une part, cette époque fut dominée par les luttes politiques et sociales où les habitants cherchèrent à obtenir l'égalité des droits avec la classe des citoyens [75]. Ce fut aussi l'ère des remous d'opinions suscités par les idées de Rousseau et la présence de Voltaire aux portes de la ville. Genève offrait alors le spectacle d'une cité en proie à ses luttes internes.

D'autre part, des perspectives nouvelles s'ouvrirent à la ville du fait de l'établissement de relations plus sûres avec les pays limitrophes; la vie d'alertes et de qui-vive à laquelle ses voisins l'avaient longtemps condamnée prit fin, de sorte qu'elle put étancher sa soif d'air et d'espace. Du côté suisse, elle était liée par d'anciennes alliances à plusieurs cantons confédérés, Berne et Zurich en particulier. Ses alliés la sollicitèrent en 1712, lors des guerres de Villmergen.

Dans l'ensemble, Genève connut au XVIII[e] siècle une grande prospérité économique. La présence dans ses murs d'une aristocratie entreprenante et cultivée lui assura un remarquable essor commercial, industriel et culturel. Les lettres et les arts y étaient maintenus avec éclat. Genève acquit alors le caractère cosmopolite qui la distingue encore de nos jours. Elle possédait un véritable génie capable d'absorber les influences étrangères et de lui assurer, en dépit de son isolement complet, un rayonnement très particulier. Genève est à ce moment une sorte de carrefour où tout passe. Sa population subit de continuels remaniements; la ville est à la fois municipale et touristique, elle accepte des éléments hétéroclites qu'elle marque d'un sceau indélébile, « elle est un corps vivant qui substancie ce qu'il emprunte du dehors » [76].

Du point de vue économique, Genève, ville de 20 000 habitants, vécut donc dans l'animation. Les principales industries locales étaient l'horlogerie, l'imprimerie, la librairie, ainsi que la bijouterie. C'est à cette époque que les banques se développèrent et participèrent activement au commerce international. L'aisance se répandit dans des milliers de familles; la bourgeoisie possédait des maisons sur les principales places d'Europe et rapportait au pays ses épargnes. La ville s'embellissait et regorgeait de ressources spirituelles et matérielles. Ce fut l'âge d'or économique et industriel.

[74] Tome II, p. 1. Voir bibliographie.
[75] Blondel, p. 73.
[76] Rey, p. 100.

A diverses occasions, Genève vit affluer de nombreux réfugiés. Le mélange de civilisations qui en résulta détermina une certaine rivalité et une émulation des plus salutaires; le progrès intellectuel et moral qui fit place à l'immobilisme du XVII[e] siècle engendra le progrès matériel.

Les habitudes étaient cependant restées fort simples. Les richesses des commerçants et des industriels ne les incitaient pas à s'abandonner à un luxe inutile ni à faire preuve d'un orgueil et d'une vanité excessifs. Les Genevois surent garder le goût des belles choses, et les édifices de leur ville qui sont à l'heure actuelle les uniques témoins du XVIII[e] siècle le prouvent éloquemment.

B. Le Pays de Vaud

Soumis à la domination bernoise durant toute l'époque envisagée par notre étude, le Pays de Vaud a connu au XVIII[e] siècle une grande prospérité. Essentiellement agricole jusqu'à la fin du XVII[e] siècle, approvisionnant en blé et en vin le canton de Berne, il bénéficia grandement de l'apport étranger que constituèrent les victimes de la révocation de l'Edit de Nantes [77]. Dès ce moment, il connut une vocation beaucoup plus industrielle et commerciale; celle-ci se trouva encore accentuée par l'instauration de liaisons postales rapides avec les pays voisins, ainsi que par l'amélioration du réseau routier bernois. Jusqu'à l'arrivée des protestants français, le commerce intérieur du Pays de Vaud ne se faisait en général que par des colporteurs; presque toutes les marchandises provenaient de Bâle, de Zurich ou de Genève. L'activité des réfugiés modifia cette situation et provoqua une grande émulation dans toutes les branches du commerce, même dans l'agriculture; celle-ci reçut de nombreux perfectionnements, grâce à l'esprit d'initiative des paysans français [78].

Lausanne. — Au XVIII[e] siècle, Lausanne n'était pas un centre important du point de vue économique, mais une simple étape sur la route de Berne à Genève. Son rayonnement était essentiellement intellectuel; on le doit en premier lieu à l'existence d'une académie fondée en 1537. Celle-ci engendra un vaste développement des idées grâce à l'impulsion des savants français réfugiés dans le pays. Une société lausannoise cultivée et mondaine animait les salons de la ville; elle comprenait d'anciens expatriés revenus au pays après avoir fait fortune hors des frontières bernoises ou conquis des gra-

[77] On estime à 60 000 le nombre des réfugiés français arrivés dans le Pays de Vaud; 4500 s'y fixèrent, dont 1500 à Lausanne.

[78] Municipalité de Lausanne, p. 42-43.

des dans les armées étrangères [79]. Lausanne eut avant tout un destin de ville savante. La présence dans ses murs de personnalités du monde scientifique, littéraire et artistique [80] lui donna un certain renom et contribua à y attirer beaucoup d'étrangers. Lausanne comptait 8000 habitants au XVIII[e] siècle. Ce chiffre quintupla au cours des cent ans qui suivirent. L'essor démographique et économique de la ville fut donc très tardif.

Nyon. — Cette petite ville se trouvait située au point de rencontre de deux anciennes voies romaines, celle de Genève à Lausanne et celle de Bourgogne, qui franchissait le Jura à Saint-Cergue. Elle était en outre la dernière localité importante du Pays de Vaud sur la route de Berne à Genève. Au XVIII[e] siècle, elle apparaît active, mais on n'y note aucun fait très marquant. L'histoire de la ville connaît à ce moment peu de rebondissements. Dès leur installation, les baillis bernois avaient pris d'ailleurs certaines décisions de nature à leur concilier quelques sympathies [81]. La ville de Nyon conserva toujours un peu d'industrie dans ses murs, mais aucune ne connut une grande célébrité, si ce n'est celle de la porcelaine. Fondée en 1781, elle répandit ses produits très loin dans le monde.

Morges. — A l'époque bernoise, Morges fut une ville très prospère. Placée à la jonction de plusieurs voies de communication de genres différents, elle était le plus important centre d'échange du Pays de Vaud. C'est là que transitaient, outre les vins, de nombreuses marchandises de première nécessité : bois, sel, blé, etc. A partir de 1690, année à laquelle Morges reçut une concession de LL. EE. l'autorisant à construire un port [82], son rôle devint plus important encore. Depuis 1640, elle était le point de départ des exportations vaudoises, grâce à l'ouverture du canal d'Entreroches [83]; la création de son port en fit le seul asile sûr de Genève à Villeneuve et, partant, le centre de ralliement de la flotte bernoise du Léman. LL. EE. avaient installé dans la ville la centrale des péages du Pays de Vaud; le surveillant général y résidait. Enfin, Morges était une place forte; dans son château stationnaient des troupes bernoises chargées de surveiller la flotte savoyarde en mal de coups de main [84]. Dès la Révolution, Morges se vit supplantée par Lausanne. Ce ralentissement graduel de son mouvement d'affaires résulta de la fin du régime bernois qui lui avait apporté ressources et prospérité.

[79] Les Vaudois désireux de demeurer au pays étaient contraints de limiter leurs ambitions. Les postes dirigeants étaient occupés par des bourgeois de Berne.
[80] Citons le D[r] Tissot, Gibbon, Necker, Benjamin Constant, etc.
[81] Parmi celles-ci, il y a lieu de citer le Tir du Papegay.
[82] Morges fut, à l'époque, préférée à Ouchy.
[83] Kupfer, p. 119.
[84] Beraneck, Morges, p. 18.

Yverdon. — Située elle aussi au bord d'un lac, à l'embouchure septentrionale du canal d'Entreroches, Yverdon a connu, toutes proportions gardées, un essor semblable à celui de Morges. Le négoce principal des Yverdonnois était celui des vins provenant des bords du Léman [85], que l'on exportait vers la Suisse allemande. Dans le domaine industriel, la ville se rendit célèbre par ses imprimeries, d'où sortirent des éditions remarquables [86]. Cette vie culturelle favorisa le développement d'une bourgeoisie instruite et attira de nombreux hommes de lettres et de science. Yverdon fut depuis 1685 un important refuge des protestants français persécutés. Ceux-ci y amenèrent des industries nouvelles et contribuèrent largement à développer la cité.

Vevey. — Tout comme d'autres villes du Pays de Vaud, Vevey eut son visage transformé par l'afflux massif des réfugiés de France, à la fin du XVII[e] siècle. L'agriculture en bénéficia, car des procédés de culture plus favorables furent introduits. L'industrie et le commerce revêtirent un aspect nouveau du fait de l'établissement de chapelleries, d'imprimeries, de poteries, de tanneries, etc. [87]. Cette évolution détermina un mouvement intense. En revanche, le commerce des vins était à peu près nul, de même que celui du tabac. Le développement des transports, dès le milieu du XVIII[e] siècle, nuisit aux industries locales et favorisa les échanges à longue distance. Vevey devint une étape importante sur la route de l'Italie. Elle nous apparaît comme une ville essentiellement commerçante. Sa population était évaluée à l'époque à 2600 habitants [88].

La région d'Aigle et la vallée du Rhône. — Lorsque le duc de Savoie, en vertu du traité de Fribourg de 1476, eut définitivement abandonné à Berne tout le Chablais vaudois, Aigle devint le centre de la région allant de Villeneuve à Saint-Maurice, du Rhône au Pillon et aux Diablerets [89]. La ville commandait en outre tout un réseau d'importantes voies de communication; elle a donc été dès l'ancien régime un centre administratif et un lieu de transit. Au XV[e] siècle, une ville voisine s'affirma, Bex, grâce à l'existence de mines de sel. Celles-ci furent prises directement en main par le gouvernement bernois au XVIII[e] siècle, et leurs produits exportés à destination des diverses terres de LL. EE. Il se créa ainsi une route du sel à l'image de celle de

[85] Gibbon, p. 11.
[86] L'*Encyclopédie d'Yverdon*, refonte complète de celle de Paris, parut de 1770 à 1780. Elle fut publiée en 42 volumes par Barthélémy de Félice, qui avait fondé une imprimerie connue dans l'Europe entière. Perret, p. 208 ss.
[87] De Palézieux, p. 174.
[88] Recordon, 3[e] série, p. 21.
[89] Pays de Vaud, p. 249 ss.

Jougne. Toutefois, le commerce et les mouvements de trafic ne se manifestèrent sur une grande échelle, en direction du Léman, qu'après l'ouverture d'une route reliant Vevey à Villeneuve. Les Bernois s'étaient refusés, probablement pour des raisons stratégiques, à faciliter à l'excès le passage de Chillon. Le bailli bernois déplaça son siège de Chillon à Vevey en 1753, et la région cessa depuis lors de constituer un point fort du dispositif défensif bernois.

Moudon et la Broye. — Après avoir connu sous le régime savoyard une grande prospérité, dotée à l'époque de franchises étendues, capitale judiciaire du Pays de Vaud, Moudon n'était plus, au XVIII[e] siècle, qu'un petit centre agricole et un relais fréquenté sur la route de Berne. L'industrie n'y fut jamais prospère. Un bailli bernois gouvernait la ville; il demeurait à Lucens, mais sa juridiction était restreinte à une partie de la vallée de la Broye. Payerne et Avenches ne retrouvèrent pas, sous le régime bernois, leur splendeur passée. Ces deux villes sont souvent mentionnées dans les récits de voyages pour leurs hôtelleries situées en bordure de la route Berne-Lausanne. La vallée de la Broye vit se développer la culture du tabac, autorisée officiellement dès 1719 [90].

Le Jura. — L'altitude du Jura vaudois, jointe à la rigueur de son climat, a obligé de longue date ses habitants à rechercher d'autres ressources que l'agriculture. Au XVIII[e] siècle, diverses industries s'installèrent dans la vallée de Joux: à partir de 1720, ce furent des ateliers de pierres fines; vingt ans plus tard, l'horlogerie fit son apparition, assurant jusqu'à nos jours la prospérité de la contrée. Depuis 1748, un service postal fut établi: un messager allait deux fois par semaine chercher les lettres à Romainmôtier. La population de la Vallée était évaluée à 3600 habitants en 1764 [91]. Au nord-est de la vallée de Joux, la contrée de Vallorbe se trouvait désavantagée sous le rapport du travail agricole. En revanche, possédant de vastes forêts, une force motrice considérable et du minerai, elle était favorisée sur le plan industriel. La métallurgie y connut un certain essor. Les forges assurèrent la prospérité de plusieurs familles [92].

[90] La culture, l'importation et la vente du tabac furent tout d'abord sévèrement interdites. Une Chambre du tabac réprimait les infractions.
[91] Reymond, p. 139.
[92] Vallotton-Aubert, p. 132.

C. *Le canton de Fribourg*

Fribourg. — Pour la ville de Fribourg, le XVIII[e] siècle marque la fin d'une période de trois cents ans de passage à vide industriel [93]. Les grandes découvertes avaient déplacé le centre de gravité des affaires et des échanges et modifié les conditions du commerce. Les petits cantons confédérés en souffrirent, la rigidité et la routine de leurs corporations ne leur ayant pas permis de réagir de façon efficace. Le mercantilisme favorisa la grande industrie manufacturière et le commerce d'exportation, mais frappa le commerce local et les métiers. Alors que d'autres villes connaissaient la prospérité, Fribourg souffrait du marasme [94]. Les descriptions du XVIII[e] siècle la font apparaître comme une petite ville calme, chef-lieu d'un canton essentiellement campagnard et bien peuplé. Lorsque le Fribourgeois voulait s'adonner à d'autres activités, il se rendait à l'étranger et servait dans les armées comme mercenaire.

La vie à Fribourg était paisible, la société très simple de mœurs, et la ville pieuse sans en être assombrie. Les arts et les sciences n'y fleurissaient guère; le service militaire étranger était l'ambition première des bonnes familles. Les jeunes Fribourgeois passaient leur jeunesse dans le métier des armes et finissaient dans la magistrature ou au service de l'Etat [95].

Morat. — Cette ville a joué un double rôle à l'époque bernoise. Elle était une étape obligée, où les diligences faisaient escale entre Berne et Lausanne, et connaissait de ce fait une grande animation. En outre, elle a réuni dans ses murs, durant de longues années, une société cosmopolite et cultivée attirée par le charme de son site; cette société était naturellement amenée à fréquenter une ville partagée entre des cultures opposées et instituant entre elles un trait d'union [96]. Sans être un centre intellectuel de l'importance de Lausanne, Morat a cependant fourni l'occasion de nombreux contacts entre Suisses et étrangers, entre Romands et Alémaniques.

D. *Neuchâtel*

La ville. — La première moitié du XVIII[e] siècle est, pour Neuchâtel, une époque paisible. Pas de grands événements politiques ni de troubles graves. L'industrie, le commerce, les opérations bancaires commencent à prendre de l'importance; de plus en plus, les Neuchâtelois regardent vers l'exté-

[93] Dreyer, p. 17.
[94] Castella, p. 352.
[95] Perrochon, Fribourg, p. 51 ss.
[96] Perrochon, Morat, p. 1 ss.

rieur. Après s'être enrôlés dans des armées étrangères ou avoir couru le monde, ils reviennent au pays et le font bénéficier de leurs expériences et de leurs richesses. La vie intellectuelle se développe également [97], sous l'impulsion de quelques cercles aristocratiques raffinés qui président aux distractions de la bonne société [98].

Vers 1760, quelques événements agitèrent le chef-lieu [99], qui comptait alors 3600 habitants. A ces quelques orages succéda une période heureuse qui précéda directement la Révolution. Le XVIII[e] siècle considéré dans son ensemble a apporté à Neuchâtel de nombreux embellissements; il a vu la ville s'agrandir et prospérer.

L'arrière-pays. — Le Jura neuchâtelois entretenait des relations suivies avec le bas du pays. Preuve en soit la présence de nombreux messagers assurant le transport des lettres. On en signale en 1761 au Locle, à La Chaux-de-Fonds, à Valangin, à Auvernier, à Colombier, à La Brévine, à Saint-Blaise et à Boudry [100]. Dans le Val-de-Travers, le service était assuré par les courriers reliant Paris à Neuchâtel.

Il n'y a pas grand-chose à dire ici à propos des villes de l'arrière-pays neuchâtelois. La Chaux-de-Fonds s'adonna à l'horlogerie dès la seconde moitié du XVII[e] siècle, créant ainsi la principale industrie des montagnes neuchâteloises. Au Locle se manifesta une évolution semblable, de même que dans toutes les petites localités avoisinantes. Le destin des Neuchâtelois du Jura se confond, sur le plan économique, avec celui de la vallée de Joux.

E. Le Valais

Alors que la fin du XVII[e] et le début du XVIII[e] siècle furent marqués en Suisse comme à l'étranger, par d'innombrables conflits armés, le Valais vécut la plus grande partie du XVIII[e] siècle dans la paix. Seuls des débats

[97] Quelques faits illustrent cette affirmation. En 1713, le roi de Prusse accorde 6000 francs pour une chaire de philosophie. En 1757, Emer de Vattel, célèbre jurisconsulte, publie « *Le droit des gens* ». La première moitié du siècle est marquée par la présence de l'illustre théologien Jean-Frédéric Osterwald qui rédige de nombreux ouvrages, dont une nouvelle version de la Bible (1744).

[98] Guyot, p. 172 ss.

[99] La doctrine de la non-éternité des peines, prêchée par le pasteur de La Chaux-de-Fonds, F.-O. Petitpierre, souleva des discussions passionnées de 1758 à 1761. Le séjour de Rousseau à Môtiers, dès 1762, suscita de nouvelles querelles de théologiens. Enfin, la suppression des *ventes* et *abris* (évaluation fixe, en argent, par le Conseil d'Etat, des redevances dues par les contribuables au gouvernement sous forme de vins et de grains) par la Prusse, décrétée en 1749, avait provoqué un mécontentement qui éclata en 1766 et aboutit à l'assassinat de l'avocat général Gaudot et à l'occupation de la ville par des troupes fédérales.

[100] Archives de l'Etat de Neuchâtel, comptes de l'Etat 1760 ss.

engagés à l'occasion des élections d'évêques vinrent quelque peu troubler cette quiétude. Le pays vivait d'agriculture. Les richesses des habitants consistaient en troupeaux, en prairies et en montagnes. Il n'y avait pas de villes importantes. Les sept petites républiques [101] indépendantes du Haut-Valais, appelées dizains, vivaient chacune pour elle, et possédaient leurs conseils et leurs tribunaux. Le seul lien existant entre elles était la Diète, ou Landrath. Le Bas-Valais était pays soumis [102].

Les mœurs et les traditions étaient simples. Ces dernières se fondaient principalement sur d'anciennes traditions. L'absence de tout gouvernement central capable de coordonner les forces du pays et de s'imposer vis-à-vis de l'extérieur explique que le XVIII[e] siècle n'ait pas laissé en Valais de souvenirs marquants. On y vivait dans l'insouciance générale. « Ainsi, un peuple brave, hospitalier, bienveillant, loyal, végétait dans une enfance prolongée, au milieu d'un paradis terrestre dont son imprévoyance faisait un désert » [103]. Cette description laisse apparaître une région totalement isolée, que seule l'existence de deux grands cols alpins a signalée à l'attention des commerçants.

Le clergé était le seul ordre qui fût quelque peu organisé. C'est à lui que l'on devait les quelques établissements d'instruction du pays. Des collèges furent ouverts à Saint-Maurice, Sion et Brigue, mais leur existence était parfois remise en question lors de mouvements d'opinion. A diverses reprises, les trois villes citées abritèrent même des instituts d'enseignement supérieur, au cours du XVIII[e] siècle. Mais ceux-ci n'exercèrent qu'une influence locale et le pays valaisan vécut replié sur lui-même. Seule l'évolution moderne le tira de son isolement. Avant elle, les montagnes formaient tout autour de lui une cloison étanche: « Si le service étranger n'avait mis plusieurs de ses citoyens en rapport avec l'Europe, il est probable que tous les bruits du monde seraient venus expirer au pied des hautes Alpes qui l'enceignaient » [104].

F. Berne

Il peut paraître surprenant que nous ne parlions de Berne qu'au terme de notre description des villes et des diverses régions du Pays romand. C'est

[101] Conches, Brigue, Viège, Rarogne, Loèche, Sierre et Sion.

[102] Le Bas-Valais comptait six dizains, à savoir Monthey, Ardon, Saillon, Entremont, Martigny et Saint-Maurice. De Sion au défilé de Saint-Maurice, il fut conquis par les Haut-Valaisans lors de la guerre qui opposa ces derniers à la Savoie en 1475. La région comprise entre Monthey et Saint-Gingolph ne tomba entre leurs mains qu'en 1536, lors d'une conquête pacifique entreprise afin de défendre la religion et les droits du Chablais contre le mouvement d'expansion bernoise. Voir également *infra*, p. 104, 4[e] alinéa, et note 129.

[103] Rillet de Constant, p. XLI.

[104] Rillet de Constant, p. XXXIX.

en effet de Berne qu'a dépendu le sort de toute cette contrée durant deux siècles et demi; c'est dans cette ville également qu'est née l'organisation de transports qui, à l'effondrement de l'ancien régime, irriguait toutes les terres confédérales situées jusqu'aux confins de la France, de la Savoie et de l'Italie, de même que de vastes régions de Suisse allemande. Pourtant, nous avons estimé plus logique de considérer le présent paragraphe comme l'aboutissement de nos exposés antérieurs. La cité des bords de l'Aar réunissait en effet au XVIII[e] siècle tous les caractères que nous avons distingués dans les régions avoisinantes. Peuplée de 10 000 habitants, chef-lieu d'un canton qui en comptait 350 000, y compris les pays sujets, elle était à la fois industrielle et agricole, cultivée et ignare [105]. Une oligarchie formée de familles patriciennes imbues d'elles-mêmes repourvoyait toutes les charges publiques. Berne est ainsi apparue au monde comme un Etat aristocratique modèle.

Les actes émanant du gouvernement laissent certes apparaître le souci des magistrats d'être agréables à leurs administrés et sujets, mais aussi une ferme volonté de se faire respecter. La conduite d'un territoire s'étendant de Genève à l'Argovie et de l'Oberland au Jura exigeait que l'ordre fût maintenu à tout prix et que la prudence présidât à la gestion des affaires publiques. C'est la raison pour laquelle le ménage bernois fut administré avec économie.

Cette saine façon d'exercer le pouvoir eut pour conséquence d'accroître fortement les fortunes bernoises. Les industries prirent de l'extension. La ville était régulièrement alimentée par les produits du Pays de Vaud et de l'Argovie, et n'eut à aucun moment à redouter la disette.

La situation géographique de Berne en fit le lieu de rencontre des civilisations allemande et française. C'est surtout au XVIII[e] siècle que les rapports se multiplièrent grâce au tourisme. En groupant sous son pouvoir des territoires appartenant à deux cultures différentes, Berne a jeté les bases de la Suisse occidentale et a rapproché deux mondes qui, sans elle, n'auraient rien eu de commun. Le développement des communications, qu'elle n'a cessé d'encourager, est un des aspects essentiels de ce phénomène historique.

5. Les péages

Les péages ont notablement alimenté, durant de longues années, le trésor des Etats qui les percevaient. Ils n'étaient pas acquittés à la frontière seulement, mais aussi dans les villes, sur les cols et les ponts, ainsi qu'à de nombreux endroits que le courant principal du trafic ne pouvait que difficilement

[105] A côté d'une aristocratie très instruite, le peuple végétait dans l'ignorance. Un vif mépris était manifesté pour la culture intellectuelle, et une certaine incurie apportée à l'instruction du peuple.

éviter. Il existait une quantité de péages : Schneider [106] cite notamment le sauf-conduit *(Geleit)*, à l'origine indemnité versée pour l'accompagnement des voyageurs en vue de leur protection armée, le *Brückenzoll*, perçu à l'entrée des ponts, les *Weggelder*, prélevés sur les routes de montagne, etc. Mentionnons aussi le *Pfundzoll* (droit sur les transactions), l'*Umgeld* (taxe sur le débit de boissons alcooliques), le *Bospfennig* (taxe payée par les encaveurs), les *Trattengelder* (dus pour les exportations de chevaux), le *Lizenzgeld* (payable en cas d'utilisation accrue des routes).

L'ancienne Confédération des treize cantons avait vu se développer sur les territoires qui la composaient des institutions douanières nombreuses et variées; elles frappaient les personnes, de même que l'importation, l'exportation et le transit des animaux et des marchandises. Les voyageurs qui se présentaient au péage devaient acquitter une certaine somme, variable selon leur condition. La façon dont on justifiait, à l'époque, la perception des péages, pouvait varier; quelle qu'elle ait pu être, on doit admettre, avec le recul du temps, que ces droits visaient moins à entraver la circulation des marchandises qu'à assurer des recettes. A l'origine, ils étaient censés alimenter le fonds d'entretien des routes et devaient de ce fait avoir une destination très particulière. L'histoire des transports montre combien cette affectation théorique était illusoire; l'état très médiocre des routes et des voies de communication jusqu'au milieu du XVIII[e] siècle le prouve lui aussi. Lorsqu'il s'agissait de reconstruire ou de restaurer un pont ou un ouvrage quelconque, lorsque les travaux nécessitaient l'engagement d'une dépense extraordinaire, non prévue au budget des routes, le motif était plus immédiat et plus convaincant. Encore convient-il d'ajouter que dans ce cas, le péage ne pouvait être légitimement perçu que pour une durée limitée. Il en fut ainsi en 1668, lors de la reconstruction du pont de Bressonnaz, situé près de Moudon, qui devait canaliser le trafic d'Allemagne [107].

Peu à peu, le lien de causalité existant entre les péages et leur contrepartie s'estompa et disparut. L'institution revêtit un caractère de plus en plus fiscal et servit uniquement à fournir des ressources aux pouvoirs publics.

Les péages pouvaient être perçus à titre de droits de douane à l'entrée d'un Etat souverain. Il en était ainsi par exemple au pont de la Thièle, qui ouvrait l'accès du territoire neuchâtelois. Tout homme, animal ou marchandise était tenu d'acquitter un droit, ainsi qu'en témoigne le traité conclu entre Conrad de Fribourg, comte de Neuchâtel († 1424), et la ville et communauté de Morat [108] :

[106] Schneider, p. 139.
[107] Meylan, p. 264.
[108] Bachelin, p. 55.

« Toutes personnes qui passent à cheval, excepté gentilshommes et prêtres, doivent . . . . . ij deniers

item Un homme à pied . . . . . i denier

item Le Juif doit . . . . . XXX deniers

item L'asne doit . . . . . XXX deniers

item Le mulet . . . . . XV deniers

item Tout aultre beste chacune . . . . . i denier

item Les marchands passans s'ils vont par Enges, ils doivent le pyage en Thièle, et s'ils vont par Fontaine-André, ils doivent le pyage à Neuchâtel. »

Un autre règlement relatif à ce pont et datant de 1749 statuait :

« Toute personne passant à cheval sur le dit pont, sauf gens d'église, docteurs et écoliers, doivent chaque fois un creutzer; une personne à pied six deniers, l'époux et l'épouse passant deux creutzers; un juif à cheval quatre creutzers; le mercier ou colporteur portant sa marchandise un batz; le carrosse attelé sans comprendre les cavaliers quatre batz; la litière trois batz. »

Notre exemple montre que les tarifs étaient fortement différenciés; cela prouve que l'organisation des péages était relativement perfectionnée. Un contrôle sévère avait lieu lors du passage. Outre les motifs purement financiers justifiant la perception des péages, des raisons de sécurité incitaient les autorités à contrôler sévèrement le trafic général du pays. Le subdélégué de Pontarlier déclarait en 1756 à l'intendance des Fermiers généraux du sel de Besançon [109] : « Les droits de péage n'ont pas été simplement accordés aux seigneurs pour entretenir les ponts et chaussées, mais aussi pour connaître les marchandises qui sortaient d'un Etat et celles qui venaient de l'étranger ». En surveillant tous les endroits stratégiques d'un territoire, on obligeait les contrebandiers à renoncer le plus souvent à leurs activités illégales; on entravait la fuite des bandits. Pour l'occupant bernois, les motifs étaient encore plus nombreux. Des raisons de politique économique pouvaient jouer un rôle dans la structure du réseau des péages : nous pensons par exemple aux contingentements des importations et des exportations. Des réductions consenties sur les péages frappant les matières premières favorisaient le développement de l'industrie. Les produits de luxe étaient plus durement taxés, de même que le tabac.

[109] Chomel et Ebersolt, p. 148.

Si nous avons tenu ici à rappeler brièvement l'existence des péages et à faire état du rôle qui leur était dévolu dans l'économie et le budget des Etats au XVIII[e] siècle, c'est parce qu'ils occupaient une place importante dans le domaine des communications. Du Petit Conseil de Berne dépendait depuis 1713 une Chambre des péages, qui exerçait la haute surveillance sur les péages et les routes. Pour le Pays de Vaud, le contrôleur général de la Chambre avait sous ses ordres un grand commis domicilié à Morges [110]. Il existait huit bureaux de douane dans le Pays de Vaud, dirigés par des commis et comptant au total un personnel de trente-six employés [111]. Quelques bureaux occupaient des fonctionnaires spécialisés dans certains travaux ou nantis de missions bien déterminées, lorsque l'état des lieux l'exigeait ou que la configuration du terrain réclamait une surveillance renforcée. C'est ainsi que Morges et Nyon avaient chacune leur commis de port. Les localités de Bressonnaz, Yverdon, Allaman et Morges étaient situées à des endroits où les mouvements commerciaux s'effectuaient avec une intensité particulière à cause des passages obligés que constituaient les ponts et les défilés; elles avaient en conséquence des surveillants de ponts. Enfin, des patrouilleurs assuraient la police du marché et pourchassaient les contrebandiers [112].

A l'époque où la Chambre des péages fut placée sous la surveillance du Petit Conseil de Berne, elle s'efforça d'unifier sur le territoire bernois et dans les pays sujets les péages qui y étaient perçus; elle ne pouvait cependant prendre une telle mesure qu'aux dépens des anciens droits douaniers des villes sujettes. Le premier objet élaboré dans ce sens date de 1714; il prévoit une série de positions tarifaires groupées par ordre alphabétique, qui occupent plus de quatre-vingts pages du *Spruchbuch* de l'époque. Le projet suscita de nombreux mécontentements et protestations. Ce n'est qu'en 1742 que la question fut sérieusement réexaminée à l'instigation des corporations de commerçants bâlois, et qu'un règlement satisfaisant fut promulgué. Il s'agit du *Landzolltarif*, daté de 1744, qui institua des normes unifiées et différencia les trafics de transit, d'importation et d'exportation. Le trafic interne était traité comme le transit. Le Landzolltarif ne s'appliquait qu'aux marchandises en circulation à des fins commerciales. Les autres marchandises (bétail, vin, sel, blé, etc.) continuèrent à être imposées selon les anciennes normes [113]. L'unification resta donc très limitée.

De ce bref exposé sur les péages, on retiendra que leur organisation était compliquée et qu'elle l'était restée en dépit de tous les efforts entrepris en vue de réaliser une unification quelconque. Le système devait procurer des

[110] Jaccard, Pays de Vaud, p. 17.
[111] Beraneck, Péages, p. 62.
[112] Jaccard, Pays de Vaud, p. 17.
[113] Schneider, p. 146.

ressources à l'Etat et détourner les commerçants de trop violentes récriminations. C'est la raison pour laquelle un système différencié selon le lieu et les marchandises, et conforme aux habitudes les plus anciennes, était seul susceptible d'être accepté par la population. Ici encore, l'histoire et les conditions particulières des lieux et des habitants ont empêché l'instauration d'une réglementation rigide, dont l'unification trop poussée aurait laissé à l'excès apparaître le caractère éminemment fiscal.

Chapitre II

L'ORGANISATION DES TRANSPORTS SOUS LE RÉGIME BERNOIS

1. Historique

Nous avons déjà énuméré les motifs qui nous ont conduit à choisir l'année 1675 comme point de départ de notre travail [1]. Du point de vue romand, cette date marque le début du développement des transports publics et de la poste, grâce aux efforts de l'entreprise bernoise Fischer; elle signale l'apparition de la première organisation méthodique et durable du service des lettres et des marchandises. Les organisations de transports réguliers de voyageurs sont postérieures.

Lorsqu'on écrit la biographie d'un homme célèbre, il est normal de s'intéresser tout d'abord à ses parents. Transposant ce principe sur le plan de notre sujet, nous croyons nécessaire d'éclairer brièvement le lecteur sur la situation d'ensemble des transports avant l'intervention de Fischer. Nous le ferons sur trois terrains différents: commençant par les transports romands, nous examinerons ensuite la situation en France, et terminerons en citant quelques exemples d'organisations suisses et étrangères.

A. La situation générale dans le Pays romand

Avant 1675, un système cohérent faisait totalement défaut. Des organisations éphémères, plus éphémères encore que leurs auteurs, avaient été mises sur pied ça et là afin d'assurer des transports dotés de certaines garanties essentielles, telles que la régularité, la rapidité et la sécurité. Toutes ces tentatives furent vouées à l'échec. De tels insuccès doivent être attribués au

[1] Cf. *supra*, p. 11.

manque de soutien de la part des pouvoirs publics. L'évolution de l'Etat ne l'avait pas encore amené à satisfaire l'intérêt général en organisant des services publics destinés à transporter les voyageurs, le courrier et les marchandises. L'Etat ne pourvoyait qu'à ses propres besoins. Nous étudierons ici la situation telle qu'elle se présentait à cette époque et adopterons à cet effet la classification bipartite suivante :

a) le transport des personnes,

b) le transport des lettres et des colis légers.

Le transport des marchandises lourdes ne s'effectuait par voie terrestre que sous forme de roulage ; nous l'aborderons dans un chapitre spécial [2]. Contentons-nous de préciser pour l'instant que la voie lacustre ou fluviale fut longtemps préférée aux médiocres chemins du pays.

a) Le transport des personnes

Ce transport posait des problèmes délicats. Les voitures à disposition étaient lourdes, peu mobiles et exposées de ce fait aux retards ainsi qu'aux innombrables dangers de la route. Ces derniers résultaient aussi bien de l'état des routes elles-mêmes [3] que de l'activité des bandits qui rôdaient à tout moment à la recherche de leurs victimes. Aussi ne faut-il pas s'étonner si les déplacements à cheval gardèrent la faveur des touristes, dans le Pays romand comme sur le territoire de la Confédération, jusqu'au milieu du XVIII[e] siècle; à cette époque, l'édification d'un nouveau réseau routier et les mesures répressives dirigées contre le banditisme permirent de développer le tourisme et d'exploiter les beautés naturelles du pays.

Il n'était pas question pour le voyageur de s'aventurer seul sur les routes. Les convois nombreux offraient des garanties beaucoup plus sûres. En l'absence de services publics, chacun organisait lui-même son voyage. On prenait un accompagnateur dont la double mission consistait à protéger le voyageur et à lui indiquer le chemin à suivre. Certaines gens faisaient métier d'accompagnateur et nous pensons avec Muller [4] qu'il faut voir en eux les précurseurs du transport professionnel. C'est aux XV[e] et XVI[e] siècles qu'apparurent les premiers ouvrages indiquant les divers moyens d'engager un accompagnateur, ainsi que des adresses et des tarifs [5]. Outre les accompagnateurs professionnels, les messagers des villes [6] jouaient souvent ce double

[2] Cf. *infra*, p. 123.
[3] Cf. *supra*, p. 26-36.
[4] Muller, p. 44.
[5] Voir à ce sujet *infra*, p. 122. Muller, p. 44.
[6] Voir *infra*, lit. *b*.

rôle de guide et de protecteur. Leur compagnie était même tout spécialement recherchée à cause des immunités que leur conféraient leurs fonctions officielles. Cela explique que de nombreuses gens aient à réitérées reprises confié leurs fils à des messagers.

Les transports par véhicules à roues étaient rares. Dès le milieu du XVI[e] siècle, on vit apparaître des carrosses et des voitures *(Landkutschen)* qui présentaient l'immense avantage sur les voyages à cheval de garder les voyageurs à l'abri des intempéries. Une simple avarie mécanique pouvait cependant avoir des conséquences inquiétantes.

Il n'existait pas, dans nos régions, de transports publics dépendant de l'Etat. Seuls des particuliers ou des groupements de commerçants mettaient des véhicules à la disposition du public. La raison d'être principale de ces transports était d'assurer le trafic postal, lequel constituait une source de revenus très coquets. La carence d'un gouvernement centralisé explique l'absence d'une entreprise, sinon perfectionnée, du moins coordonnée. Une telle coordination aurait certainement été de nature à épargner des dépenses excessives à des entrepreneurs aventureux.

La principale organisation digne de ce nom fut incontestablement le service de messagers et de voyageurs appelé *Ordinaire de Lyon* [7], que fit fonctionner en Suisse, depuis 1575, la corporation des commerçants saint-gallois. Ce service, d'abord bimensuel, puis hebdomadaire dès 1649, permettait en fait de relier les villes de Nuremberg et de Lyon; les parcours Saint-Gall-Nuremberg et Genève-Lyon étaient desservis déjà auparavant, le premier par un messager, et le second par le *chasse-marée*. Ce dernier doit son nom aux transports de poisson qu'il assurait depuis le midi de la France jusqu'à Genève. C'était un véhicule à deux roues utilisé pour les transports rapides. L'Ordinaire de Lyon arrivait dans le Pays romand par Aarberg-Morat-Lausanne. Il constitua le premier service de transports durable, puisqu'il assura son service jusqu'en 1680. Aucune garantie juridique ne pouvait le protéger contre les organisations gouvernementales naissantes. Il n'avait fait l'objet d'aucune convention, ce qui explique qu'il ait dû céder tout au long de son existence devant la loi du plus fort [8].

Dans le Pays romand, signalons encore plusieurs essais d'instaurer des services réguliers. En 1640, un ordinaire partait tous les mercredis de Genève pour Milan et reliait ces deux villes en huit jours par le col du Simplon ou par celui du Grand-Saint-Bernard [9]. Du côté de la France, Genève se trou-

[7] Bavier, p. 130; Hoch, p. 77; Spielmann, p. 20.

[8] L'Ordinaire de Lyon a en quelque sorte porté en lui-même les causes de sa disparition, puisque les revenus qu'il procura à ses créateurs incitèrent les cantons à promulguer des décrets instaurant sur leur territoire la régale des postes.

[9] Voir également *infra*, p. 57.

vait en liaison directe et régulière avec Lyon depuis 1632. Les chasse-marées étaient chargés de transporter des marchandises et des valeurs; ils entreprirent plus tard de véhiculer les voyageurs et leurs bagages et prirent le nom de coches. En outre, un courrier monté assurait le service des lettres entre Genève et Lyon. Ce service fonctionna jusqu'en 1669 [10].

De nos jours, l'opportunité et le besoin d'un nouveau service de transports sont soigneusement appréciés. On possède des données sûres permettant d'évaluer le trafic présumable. A l'époque, il était impossible de prévoir les réactions de la population vis-à-vis de nouvelles entreprises de transports qui ne jouissaient pas de la garantie des autorités et qui ne présentaient pas les qualités essentielles pouvant les mettre en valeur. Cette incertitude a découragé bien des intentions. La vie locale était par ailleurs trop bien ancrée dans les mœurs des gens pour que le goût du voyage pût leur être inculqué d'un jour à l'autre. Aussi, contrairement à la France, le Pays de Vaud offrait avant 1675 le spectacle d'une contrée où l'on se déplaçait peu et où rien ne laissait présager l'essor touristique du XVIII[e] siècle. Signalons pour terminer le curieux mode de transport utilisé par quelques voyageurs franchissant le Grand-Saint-Bernard, qui consistait à démonter les voitures à Martigny pour les remonter ensuite à Aoste [11].

b) Le transport des lettres et des colis légers

Le transport des lettres, des colis et de tous les objets postaux s'est développé antérieurement au trafic des voyageurs. Ce n'est que logique, le courrier étant le moyen idéal de transporter les idées sans contraindre leurs auteurs à se déplacer. Il convenait ainsi tout spécialement à une époque caractérisée par l'existence de populations essentiellement sédentaires, mais désireuses d'échanges intellectuels et de relations de voisinage suivies.

Une organisation postale ne peut être le fait que d'un corps organisé lui-même et doué d'une certaine puissance. Aussi ne faut-il pas s'étonner si les Etats furent parmi les premiers à instituer des courriers afin de satisfaire aux besoins de leurs administrations et aux nécessités de leurs relations extérieures. Tôt déjà, des messagers permanents parcoururent les chemins de nos régions, transmettant plis et nouvelles. Les premiers d'entre eux, sur le territoire de la Confédération, datent du XIV[e] siècle [12]. Petit à petit, leurs services furent mis à la disposition du public, notamment des commerçants, ce qui créa au bénéfice de l'Etat une source de revenus. Ce dernier s'apercevait

[10] Henrioud, Genève, p. 7.
[11] Relaté par Le Centenaire, p. 17.
[12] Strahm, p. 1.

que l'institution coûtait cher, mais qu'elle devait absolument être maintenue parce que répondant à un indiscutable besoin. C'est ainsi que naquit la poste [13]. Envisager le développement du transport des lettres et des colis légers équivaut à étudier l'histoire de la poste. Celle-ci est une organisation de transports, et l'a été de tout temps. Elle a dû cependant subir une certaine évolution avant de revêtir l'aspect multiple que nous lui connaissons. Elle vit des échanges entre humains et son ampleur n'est que la conséquence directe de ces relations. Il est toutefois juste aussi d'affirmer qu'une bonne organisation postale stimule les échanges et garantit sa propre prospérité.

La poste aux lettres est née là où on a écrit des lettres. Ce sont elles qui ont créé les messagers; il résulte de cela que les débuts de la poste se sont manifestés dans les centres culturels du moyen âge, soit dans des villes réputées au loin grâce à leur rayonnement spirituel [14].

Un prototype est toujours bien plus coûteux que l'objet fabriqué en série. Risquons-nous à appliquer ce principe moderne aux premiers messagers postaux. Leur organisation, tout d'abord fragmentaire, occasionnait des frais élevés. L'Etat devait les entretenir et leur offrait un salaire dont la nature variait considérablement d'un cas à l'autre. C'est ainsi que les messagers valaisans [15] *(Spillüten)*, déjà, au début du XVII[e] siècle, étaient rétribués en nature par les destinataires des lettres et objets du courrier, et en espèces par le gouvernement [16]. Les salaires en nature comprenaient des portions de pain de seigle, de fromage et de vin. Quant à la part en espèces, elle était de cinq batz par jour. Les Spillüten étaient affectés aux besoins internes du Valais. En marge de leur activité, un certain trafic de transit se développait, ainsi qu'en témoigne l'avis suivant, donné à Sion le 1[er] janvier 1640 sous la signature d'un nommé Scherrer [17] : « L'ordinaire établi par Milan et autres villes d'Italie partira dorénavant de Genève, par la voie de Sion et du Valais, tous les mercredis matin. Par lequel on pourra envoyer les lettres assurément de Lyon pour Milan dans le terme de dix jours en hiver, et de Genève (pour Milan) en huit et pour toutes autres villes et lieux d'Italie fort promptement, moyennant qu'on les adresse dans Genève à M. Andrey, patron, ou à Saint-Maurice à M. de Fayo, et en Syon, pays du Valais, au maître de ce courrier, les faisant franc de port depuis Lyon jusqu'à Milan, en raison de 10 sols de roy par once et les lettres simples à raison de 5 sols, et de Genève (pour Milan) à 8 sols de roy par once et les lettres simples

[13] Il serait plus exact de parler d'une renaissance. Les Romains avaient en effet déjà exploité une organisation de courriers, le *cursus publicus*.
[14] Muller, p. 1.
[15] Les premiers d'entre eux furent institués en 1616.
[16] Bertoliatti, p. 158.
[17] Maître de poste.

à 4 sols »[18]. Un parchemin daté du 7 juin 1639 et libellé au nom de Gaspar S. Scherrer Helvetis Sione Valesia, de la part du comte gouverneur espagnol de Milan, accorde à Scherrer le privilège de la poste aux lettres de Milan pour Genève et la France, par le Simplon et le Grand-Saint-Bernard, ainsi qu'un dédommagement de 500 écus en bonne monnaie[19].

Les plus anciennes relations entre Berne et le Valais assurées par messager datent de 1334. Les messagers bernois recevaient un *Laufgeld* auquel s'ajoutait une solde en nature et en espèces. Ils parcoururent tout au long des années des itinéraires très variés, à l'image des relations étendues qu'entretenait leur canton. Leur nombre oscillait au XV^e^ siècle entre quatre et sept; il s'éleva au début du XVI^e^ siècle jusqu'à treize pour se stabiliser ensuite autour de dix. Les salaires des messagers furent augmentés en 1610, et leurs jours d'attente payés (9 batz), ce qui alourdit toujours plus la charge de l'Etat.

A Fribourg, le mot de « poste » apparaît en 1587 pour la première fois dans les documents officiels[20]. Il existait alors une sorte de correspondance à pied entre Lucerne, Soleure et Fribourg. A part cela, des messagers locaux effectuaient quelques courses sans qu'il existe d'organisation régulière. Les documents réunis aux Archives de Fribourg montrent que la Diète s'est occupée à quelques reprises du service du courrier[21]. En 1648, une poste proprement dite passa pour la première fois à Fribourg. C'était une voiture reliant Saint-Gall à Genève[22]. Le gouvernement (Conseil) avait décidé de lui accorder libre circulation à toute heure du jour et de la nuit. En 1669, l'ancien banneret François-Pierre Castella et ses associés assuraient un service d'ordinaire subventionné par l'Etat (4 muids, soit 12 sacs d'avoine par an)[23]. Dans la banlieue de Fribourg, les particuliers pouvaient louer au prix de quinze batz par jour l'attelage du gouvernement pour effectuer leurs transports[24].

A Neuchâtel, le transport périodique des lettres et des paquets semble n'avoir pris naissance que tardivement. Henrioud relève que la première mention d'un service régulier date de 1645 (Manuels du Conseil d'Etat)[25].

Quant à Genève, son destin de ville commerçante lui fit connaître à partir du XVII^e^ siècle un important trafic de correspondance. Le nombre des cour-

[18] Cité par Berchtold, p. 6.
[19] Bertoliatti, p. 160.
[20] Henrioud, Fribourg, p. 272.
[21] Henrioud, Fribourg, p. 272 (1587, messager de Romont; 1606, le gouvernement fait confectionner des juste-au-corps pour les messagers; 1614, le traitement des messagers est évoqué devant la Diète).
[22] Berchtold, p. 6.
[23] Henrioud, Fribourg, p. 273.
[24] Berchtold, p. 6.
[25] Henrioud, Neuchâtel, p. 5.

riers qui s'y arrêtaient était justifié par l'ampleur des échanges. Déjà dès le XIV[e] siècle, des messagers assermentés dits *messagers à pied*, revêtus des couleurs des villes qui les entretenaient, firent leur apparition à Genève. Ils transportaient des plis officiels ainsi que diverses correspondances particulières. A Genève, comme à Bâle et à Saint-Gall, le service postal se développa grâce aux efforts des corporations de marchands qui étaient en relations d'affaires suivies avec le Piémont, la Lombardie et la France [26]. Par la suite, Genève fut le siège de nombreux bureaux de poste étrangers. La France en installa un en 1669. Elle fut imitée peu après par Zurich et Saint-Gall (1670), par Berne (1675) et par la Sardaigne (1703).

B. Le régime français

Examinons maintenant la situation qui régnait en France avant le XVIII[e] siècle. Celle-ci mérite intérêt notamment à deux égards : d'une part, la France avait une importante frontière commune avec le Pays romand dont elle borde tout le flanc occidental. On peut donc supposer, d'une part, que le système en vigueur a exercé quelque influence sur la structure et le développement des transports publics bernois desservant le Pays romand et les autres terres placées sous la domination de LL. EE. D'autre part, l'évolution amorcée en France en 1589, date à laquelle un édit de Henri III autorisa les premières voitures publiques à circuler sur le parcours de Paris à Orléans [27], présente quelques analogies avec celle des transports bernois.

La France a pratiquement un siècle d'avance sur Berne dans le domaine des transports publics. Nous pensons qu'il faut attribuer cet état de choses aux structures essentiellement différentes des deux Etats. D'un côté, une Confédération de petits Etats, avec pour tout organisme central une assemblée impuissante, la Diète. De l'autre, un Etat centralisé et gouverné par un roi tel que Louis XIV, dont le pouvoir absolu se moque des intérêts particuliers, et qui organise à sa guise — ou fait organiser par ses ministres — les relations de province à province. Berne aurait certes pu aménager sur son territoire un dispositif de transports lui permettant de communiquer rapidement avec tous les points du canton et des pays conquis. Mais elle se trouvait au centre d'un pays où l'agriculture jouait un rôle important, voire prépondérant; contrairement à des cités industrielles telles que Bâle, Zurich et Saint-Gall, elle ne s'intéressait que peu au commerce. Un homme capa-

[26] Fulpius, p. 9.
[27] Vallat, p. 22.

ble de renverser les conceptions anciennes d'un gouvernement conservateur à outrance est rare; cela explique, pensons-nous, pourquoi Berne attendit jusqu'en 1675 avant de posséder une organisation de transports digne d'elle. Même à cette époque-là d'ailleurs, l'idée de la régale des postes fut acceptée dans plusieurs milieux avec une certaine réticence. Cette attitude caractérisant régulièrement les milieux conservateurs lorsqu'un gouvernement propose d'innover, il convient donc de ne pas en exagérer l'importance.

Au XVII[e] siècle, la France attirait déjà de nombreux touristes. Preuve en soit l'apparition toujours plus fréquente de guides à l'usage des voyageurs (citons l'*Ulysse franco-belge* de 1631, l'*Itinéraire de la Gaule,* etc.). Afin de faciliter l'exposé de ce paragraphe, nous reprendrons le même schéma que dans le précédent.

a) Le transport des personnes

Dès le début du Grand Siècle se manifeste un certain mouvement de touristes, dont les pérégrinations vont s'effectuer dans toutes les directions. On voyage soit à cheval, soit en véhicule. Les véhicules sont de deux catégories, à savoir les véhicules privés et publics. Les premiers sont à la disposition des voyageurs sur n'importe quel trajet; ils se prêtent aux multiples fantaisies des itinéraires. La seule condition est de payer le prix qui est souvent très élevé, et proportionnel au confort offert par la voiture. Ce confort était nécessaire, l'état des routes se révélant mauvais jusqu'au XVIII[e] siècle encore, notamment sur les tronçons situés en dehors du réseau des voies de communication menant à Paris. En 1680, M[me] de Sévigné écrivait : « Nous avons trouvé des chemins fort raccommodés de Nantes à Rennes par l'ordre de Monsieur de Chaulne, mais les pluies ont fait comme si deux hivers étaient venus l'un sur l'autre. Nous avons toujours été dans les bourbiers et dans les abîmes d'eau, nous n'avions osé traverser par Châteaubriand parce qu'on n'en sort point. »

Les véhicules publics pratiquaient des tarifs unifiés, circulaient régulièrement et empruntaient des itinéraires fixes. Certaines obligations étaient ainsi imposées aux voituriers. Leur exécution laissait parfois à désirer, surtout durant la mauvaise saison. A cette période de l'année, les intempéries entravaient le trafic normal des véhicules lourds et maladroits, en retard par surcroît comparativement aux progrès techniques réalisés sur les véhicules privés. Les services publics de transports furent soumis dès 1594 à la surveillance de l'Office du commissaire général et surintendant des coches et carrosses publics. Cet office veillait à faire respecter les règlements imposés ainsi qu'à sauvegarder les intérêts publics.

b) Le transport des lettres et des colis légers

L'histoire du transport des lettres et des colis légers se confond, ici encore, avec celle des nombreuses organisations postales françaises, dont la longévité fut remarquable. Citons à ce sujet l'ouvrage de Vaillé [28], duquel nous nous sommes à maintes reprises inspiré. La poste est beaucoup plus ancienne en France que chez nous. Alors que dans le Pays romand, les messagers cantonaux apparurent sous une forme quelque peu organisée au XIV[e] siècle seulement, la France fut sillonnée par une quantité de transporteurs, déjà au moyen âge, aussitôt après les grandes invasions. « La caractéristique de cette période en matière de transport est la liberté de la route; on n'en est pas encore arrivé à la conception d'un droit domanial, propriété du prince, sur les voies de communication et, encore moins, à l'institution d'un privilège en faveur d'un ou de plusieurs exploitants » [29]. Ainsi, à côté de la poste du Roy qui ne s'occupait que des relations du souverain, coexistaient diverses organisations, notamment celle des messagers de l'Université ainsi que celles des villes et des cloîtres. Chaque règne consacra un développement nouveau des transports de courrier. Citons Louis XI (création de la poste aux chevaux, installation de relais de sept en sept lieues, 1460-1480), Louis XII (poste à disposition du public, 1506), François I[er] (poste internationale), Henri IV (institution de services sur les chemins de traverse du royaume, restrictions à la liberté de la route, création de la poste aux lettres). On assista à l'absorption progressive des messageries par la poste d'Etat. Ainsi, contrairement à ce qui se passa à Berne, ce ne fut pas, en France, une décision unique du pouvoir central qui eut raison des services privés existants, mais c'est la poste d'Etat qui se montra toujours plus envahissante, se contentant d'étouffer plutôt que d'interdire les messageries privées. Disposant de moyens plus puissants, elle permit de diminuer certaines taxes et d'apporter divers perfectionnements, tels que l'installation de boîtes aux lettres, l'admission d'envois de valeur (en 1653) et des mandats postaux jusqu'à concurrence d'un montant de cent livres (en 1627). A la fin du XVII[e] siècle, cette évolution était pratiquement achevée.

Il y eut, certes, des décisions prohibant les services privés. Louis XIII prit des lettres patentes en 1610, sans beaucoup de succès [30]. Les titulaires des emplois postaux achetaient le droit de tirer parti des services du courrier. On en vint ainsi à exploiter la poste sous forme de plusieurs affermages concurrents que le gouvernement concédait contre redevances aux Maîtres des courriers. L'intérêt financier du roi était à l'origine de cette manière de

[28] Cf. bibliographie.
[29] Vaillé, p. 15.
[30] Vaillé, p. 48.

faire. Le gouvernement retirait ainsi le bénéfice de la poste sans en avoir les désagréments. Louvois centralisa l'administration, supprimant les Maîtres des courriers, et afferma les postes sous le nom de *Ferme générale des postes* à un nommé Lazare Patin, en 1672. Celui-ci pouvait user « comme chose lui appartenant », de « tous les ports de lettres, quart en sus, droits, émolumens et privilèges », moyennant paiement d'une somme forfaitaire de deux millions de livres. Il reçut l'autorisation de racheter les messageries royales contre remboursement de leur finance, et de se subroger aux baux consentis à des tiers par l'Université. C'était la porte ouverte au monopole postal, du moins à l'intérieur du pays. Dans le trafic extérieur, un brevet du roi, confirmé le 16 décembre 1675, conféra à Louvois, sa vie durant, la propriété des lettres étrangères. C'est à cette époque, en 1669, que fut ouvert le bureau de poste français de Genève, et que l'Ordinaire de Lyon vit sa marche interdite sur sol français. En 1681, alors que la ferme des postes du sieur Patin existait depuis neuf ans, Louis XIV proclama la régale des postes. L'unification définitive de la Ferme des postes (trafic interne et international) survenue en 1694 [31] réalisa le monopole postal de fait. « L'Ancien Régime légua, à la Révolution, au nouveau gouvernement un organisme assuré du monopole intégral du transport de la correspondance, et pourvu d'un réseau dense et suffisamment desservi pour satisfaire aux nécessités de l'heure et aux besoins de la nation » [32].

Si donc les maîtres de la France ont pris leurs initiatives avec moins de brusquerie que le gouvernement bernois ou que les empereurs allemands [33], ils sont néanmoins parvenus à des résultats identiques. Ces deux évolutions parallèles présentent un grand intérêt, car elles expriment autant de nuances dans la structure des entreprises. L'application de la régale ne fut pas aussi draconienne en France qu'à Berne. Et si les messageries étaient constituées, en 1790, en une Ferme générale organisant des services réguliers avec relais de chevaux, cela n'empêchait pas les particuliers de transporter des voyageurs à titre professionnel. Il suffisait de faire des déclarations aux municipalités [34].

C. Quelques régimes étrangers

Nous n'avons pas l'intention de dresser ici une liste des services postaux qui sillonnaient les pays voisins de la Confédération suisse avant l'instauration de la ferme Fischer. Qu'on nous permette cependant de signaler quel-

[31] Louvois était mort depuis trois ans.
[32] Vaillé, p. 127.
[33] Stucki, p. 40.
[34] Vallat, p. 31.

ques exemples d'Etats qui avaient adopté un système cohérent, assurant aux transports de courrier régularité et rapidité.

A part l'Ordinaire de Lyon déjà cité, dont l'origine se trouvait à Saint-Gall, nos régions ont connu quelques entreprises familiales : la famille Maderni, dont le plus célèbre représentant, Diego, était un notable de la ville de Lugano, transporta la correspondance à travers le Gothard depuis 1653, de Lucerne et Bâle à Milan et Venise. A Schaffhouse, la famille Klingenfuss se vit affermer l'exercice du monopole des postes, mais son influence resta limitée à cause de l'exiguïté du territoire schaffhousois. Elle effectua durant un certain temps des courses de voyageurs à destination de Bâle, Soleure, Lucerne, Berne, Lausanne et Genève. Les princes de Thurn et Taxis, qui succédèrent aux Klingenfuss en tant que fermiers, et effectuèrent des transports sur une étendue beaucoup plus vaste, sont connus dans l'histoire pour le rôle qu'ils ont joué dans le trafic postal. En 1450, ils fondèrent la première poste aux chevaux au Tyrol. Créés princes de l'Empire par Léopold I[er], ils en administrèrent les postes depuis 1595, tout comme Fischer le fit plus tard à Berne. Auparavant déjà, ils entretenaient leurs routes postales contre une somme forfaitaire annuelle versée par l'Empire. Lorsque les paiements cessaient, les Taxis ne payaient plus leur maître des postes et l'institution périclitait. Leonhard de Taxis proposa à l'empereur de le laisser assurer les services postaux à ses propres frais et transporter gratuitement le courrier de l'empereur, à condition de se voir affermer le monopole postal impérial. L'empereur accéda à ce désir, nomma le prince en 1595 *Oberstenpostmeister* et déclara les postes régale impériale [35].

2. Les transports de courrier

A. Beat Fischer et la création de la régale des postes à Berne

a) La personnalité de Fischer

Né en 1641, Beat Fischer de Reichenbach appartenait à une famille patricienne bernoise. Son arrière-grand-père, Burkard Fischer, avait été reçu bourgeois de Berne en 1562. Ses ancêtres directs s'étaient tous, du côté paternel, illustrés dans l'exercice de charges publiques. C'est ainsi que son père, après avoir appartenu au Grand Conseil, fut successivement bailli de Bipp en 1648, puis d'Aigle à partir de 1659. En 1671, Beat Fischer se vit

[35] Muller, p. 43; Stucki, p. 46.

confier la charge de trésorier des pays allemands *(Teutsch Sekelschreiber)*, qu'il exerça pendant de longues années; il entra au Grand Conseil en 1673 après avoir été désigné à deux reprises représentant des villes protestantes auprès du duc de Savoie. Il fut bailli de Wangen de 1680 à 1686, et enfin membre de la Chambre de commerce dès sa fondation, en 1687, et du Petit Conseil en 1695. Il mourut en 1698.

Les services qu'il rendit à sa patrie sont inappréciables. Non seulement, il se chargea de l'organisation des postes, mais il administra des institutions d'utilité publique. Il dirigea l'Orphelinat de 1675 à 1685, ainsi que l'Institut des monnaies de 1680 à 1681 et de 1690 à 1692; il fonda en outre une école de cavalerie.

Beat Fischer fut l'un des représentants les plus en vue d'une famille qui, de 1562 à 1832, donna à la ville de Berne un avoyer, deux trésoriers, sept bannerets, quatorze membres du Conseil, deux grands sautiers, cinquante baillis dans soixante et onze charges, quatre-vingts membres du Grand Conseil et soixante-quatre officiers dans le service national et étranger [36].

Malgré la difficulté certaine de l'entreprise qui lui était confiée, Beat Fischer l'administra avec bonheur; il fut servi par certaines circonstances qui lui permirent d'imposer, puis de maintenir son autorité partout où il le désirait. Son adresse et sa clairvoyance lui donnèrent la possibilité de s'appuyer sur l'autorité de l'Etat pour obtenir des bénéfices personnels; étant donné la nature du contrat qui le liait aux autorités bernoises, ces bénéfices ne revêtirent jamais un caractère abusif, mais furent le fruit d'une exploitation rationnelle des possibilités offertes aux maîtres des postes bernoises. Trois facteurs sont à la base de la réussite de Fischer :

a) L'absence de toute concurrence sérieuse. Les Etats directement voisins de Berne étaient trop faibles pour songer à se mesurer avec elle. Aussi Fischer les absorba-t-il dans son entreprise — non sans leur offrir des contreparties — et cela pour leur plus grand profit.

b) Seuls les transports routiers étaient connus à l'époque. Aucun problème de coexistence et de coordination des moyens de transport ne se posait. Les transports effectués par bateaux sur le Léman et le lac de Neuchâtel servaient à acheminer le vin; il s'agissait de transports lourds, que Fischer se refusa toujours à effectuer [37].

c) Aux débuts de la ferme bernoise des postes, les véhicules particuliers étaient si rares qu'ils ne pouvaient priver les entreprises de l'Etat de nombreux passagers, comme c'est le cas actuellement.

[36] *Dictionnaire historique et biographique de la Suisse*, tome III, p. 111. Neuchâtel, Attinger, 1926.
[37] Cf. *infra*, p. 76 et 87.

En conséquence, Fischer était assez fort pour faire le vide autour de lui et régner en maître sur les postes et les routes. Personne à Berne n'eut d'ailleurs à se plaindre de son œuvre. Il donna du travail à toutes les classes de la population, de l'ingénieur à l'ouvrier; il fut indirectement à l'origine des grands travaux routiers entrepris par l'Etat de Berne, travaux qui ne pouvaient que profiter à l'ensemble de la communauté publique. Une fois le monopole des transports admis, il fallait bien que l'Etat se décidât à s'acquitter également de certaines tâches d'organisation et d'aménagement ; celles-ci n'étaient que le corollaire de son intention d'exploiter les transports de manière rationnelle et souple.

b) Les motifs

Lorsque le gouvernement bernois érigea ses postes en régale de l'Etat, il prit une mesure qui nous paraît actuellement découler normalement de ses attributions. A l'époque que nous envisageons, l'Etat n'assumait pas encore les fonctions de régulateur de la vie économique, et les transports ne relevaient pas de sa compétence ordinaire.

Il n'est pas nécessaire de s'interroger longuement sur les motifs exacts qui poussèrent Beat Fischer à proposer au Conseil d'Etat bernois d'ériger en régale les postes du canton. On ne saurait en effet douter qu'en dehors de son désir de voir sa ville affermir son pouvoir et acquérir de nouvelles richesses, Fischer avait entrevu dans la monopolisation du service des postes par le gouvernement, puis dans son affermage, une occasion unique d'assurer la prospérité de sa famille. On ne saurait blâmer ces intentions quelque peu égoïstes, car l'Etat de Berne retira de la régale des postes des profits appréciables et ne se trouva en aucune façon dupé par les manœuvres de son énergique citoyen.

La situation isolée de Berne présentait des inconvénients certains. Au lieu d'être, sur le plan du trafic comme sur celui de la politique, le centre principal de la partie occidentale de la Confédération, Berne devait dépêcher ses messagers jusqu'à Aarberg, où ceux-ci transmettaient courrier et marchandises à l'Ordinaire de Lyon. Sa situation géographique faisait alors d'Aarberg le principal centre de transit de la grande artère commerciale Soleure-Genève [38]. Pour que Berne la supplantât, il fallait donc déplacer un courant de trafic séculaire en affirmant les droits souverains de l'Etat sur son territoire; c'est à quoi s'employa Beat Fischer, sans toutefois négliger ses intérêts personnels. En demandant à son gouvernement de créer

[38] Jaccard, Pays de Vaud, p. 19.

la régale des postes et de lui en affermer l'exercice, il sollicitait de lui l'autorisation de courir officiellement une aventure.

En habile diplomate, Beat Fischer brossa dans un mémoire anonyme [39] adressé à la fin de 1674 au maire de la ville, Frisching, un tableau de la situation de nature à toucher directement l'amour-propre des magistrats bernois; il y dénonçait leur absence totale de pouvoir dans un domaine pourtant de leur ressort [40]: « Au nombre des privilèges régaliens attribués à un prince ou à un Etat, on doit inclure aussi le droit exclusif d'organiser les services d'ordinaires et de messagers postaux... Je prétends que Vos Excellences sont parfaitement autorisées, en leur qualité d'Etat absolument indépendant et soumis à la seule autorité divine, à organiser les services postaux selon leur bon vouloir dans les terres de Leur Domination. Il apparaît également que, dans un Etat bien organisé et pourvu de forces de police, il est nécessaire d'instituer la poste; non seulement celle-ci englobe les envois émanant de l'Etat, mais elle implique pour les citoyens et habitants des villes du pays la possibilité d'établir et d'entretenir, dans le cours de leurs affaires, un service d'acheminement des lettres parfaitement sûr. Loin de pratiquer de la sorte, Votre Gouvernement a ignoré jusqu'à ce jour le droit régalien qu'il possède sur les postes, et a toléré que des tiers en assument indûment l'exercice, usurpant par là, à ses dépens, un gain considérable. »

Ainsi se terminait l'exposé des faits. Dans la seconde partie de son mémoire, Fischer présentait des propositions. La prise de conscience des autorités bernoises souhaitée par le mémoire devait être suivie de mesures adaptées à la situation; c'est la raison pour laquelle Fischer se livra à des promesses, qui surent heureusement tenter le gouvernement bernois. Il assura ce dernier que la poste serait organisée de façon qu'à l'avenir, toutes les lettres passent par la capitale au lieu de l'éviter. Les lettres à destination de l'Allemagne et de la France seraient envoyées deux fois par semaine au lieu d'une, et cela assez rapidement pour que l'expéditeur puisse recevoir réponse dans les trois jours à des missives adressées à Zurich, Bâle, Schaffhouse et Genève.

Le mémoire ajoutait ensuite que l'organisation ainsi établie permettrait au gouvernement de réaliser une économie annuelle de 3450 couronnes [41], somme dépensée jusqu'alors pour entretenir les messagers officiels. LL.EE. bénéficieraient deux fois par semaine d'un service régulier de nouvelles et de journaux d'Allemagne, de France et d'autres pays d'Europe. Les lettres

[39] Ce mémoire était en réalité signé par un certain Bartholomé. Muller, p. 55.
[40] Traduction de l'allemand, d'après Muller, p. 46.
[41] Messager de Lenzbourg 700 couronnes, d'Aarbourg 500, de Wangen 400, de Berthoud 350, de Fraubrunnen, Landshut et Bipp 150, d'Avenches, Payerne, Morat, Lausanne, Morges, Nyon 500, soit 2750 couronnes, auxquelles s'ajoutaient 850 couronnes pour frais de logement et d'écurie.

seraient acheminées rapidement et sûrement; le courant de trafic s'étant modifié, les voyageurs feraient eux aussi étape à Berne, apportant à la ville de nouvelles ressources.

Fischer ne dévoila que vers le milieu de 1675 qu'il était l'auteur du mémoire [42]. Il était déjà entré en tractations avec les autorités bernoises, LL.EE. ayant été séduites par son projet après avoir reçu l'assurance qu'il émanait d'un de leurs ressortissants. Elles avaient autorisé la *Vennerkammer* à entrer en pourparlers.

Les délibérations du Conseil bernois restèrent secrètes, ce qui assura un complet effet de surprise à la décision instituant la régale des postes. Fischer tenait à ce que la discrétion la plus stricte fût observée; il savait en effet que les réactions aux mesures du gouvernement bernois seraient très violentes, notamment celles de Zurich et de Saint-Gall. Les événements confirmèrent ses prévisions.

Dans sa séance du 5 février 1675, la Chambre chargée de donner son avis sur les propositions de Fischer rédigea un projet dans lequel elle prévoyait d'instaurer puis d'amodier la régale des postes bernoises. La seule condition posée serait la franchise de port accordée aux envois officiels. Quant à la viabilité du système, les autorités bernoises s'en remettaient aux expériences faites dans le passé à Bâle et à Schaffhouse, bien que l'exiguïté du territoire de ces deux villes ne permît pas de comparaisons certaines. Quant à la personne du fermier, la Chambre estima que nul ne paraissait plus digne que Fischer de remplir cette fonction [43].

C'est ainsi que les tractations précédant l'instauration et l'affermage de la régale des postes consacrèrent le succès complet de celui qui les avait suscitées.

c) La création de la régale

La décision du gouvernement bernois revêtait un double aspect:

a) Elle créait la régale des postes dans le canton de Berne et dans les pays sujets, et excluait de cette assiette territoriale toute organisation concurrente de transport du courrier, même préexistante.

b) Elle portait affermage de l'exercice du droit régalien à Beat Fischer, dont le travail préliminaire et les conditions de famille laissaient prévoir qu'il s'attacherait activement à faire fructifier l'entreprise qui lui était confiée.

[42] Muller, p. 55.
[43] Spielmann, p. 31.

Ce deuxième aspect de la réforme bernoise des transports se trouva cristallisé par la conclusion, intervenue le 21 juillet 1675, d'un contrat d'affermage signé par l'Etat de Berne d'une part, et par Beat Fischer de l'autre. Ce document constituant la base de notre travail, nous le reproduisons ci-dessous dans sa totalité [44]:

AFFERMAGE DES POSTES EN FAVEUR DE MONSIEUR FISCHER, TRÉSORIER DES PAYS ALLEMANDS, ET SES CONSORTS

« Nous, Advoyer et Conseil de la Ville de Berne, certifions par les présentes :

» Notre très cher et fidèle concitoyen Beat Fischer l'aîné, trésorier de nos pays de langue allemande, et ses consorts, nous ont décrit la condition lamentable de la poste et des services de messagers sur les territoires de notre domination; cet état de délaissement est très prononcé et pourrait avoir sous peu de graves conséquences: d'une part, tout le courrier acheminé en transit par la Confédération à destination et en provenance de l'Empire romain, d'Italie, de France et d'autres pays se trouverait bloqué par l'interruption des mouvements postaux; d'autre part, les quelques envois que nous acheminons à travers notre territoire pour les besoins du trafic interne subiraient le même sort. Leur nombre diminuant sans cesse, notre ville et capitale serait évitée de tous côtés. Un tel état de faits aurait pour conséquence de nous contraindre, nous et nos concitoyens, à confier nos envois et affaires à des messagers auxiliaires, ce qui ne manquerait pas de causer à tous un vif désagrément. La situation pourrait cependant être grandement améliorée, de façon à faciliter les correspondances entre les pays précités. Entre autres avantages, nous aurions l'assurance de recevoir deux fois par semaine réponse à nos envois, en provenance de Genève, de Zurich, de Bâle et de Schaffhouse, sans compter que des conditions de transport plus favorables nous seraient garanties dans toutes nos relations. Les requérants ont formulé leur demande avec sérieux et dans un esprit de soumission; à cela s'ajoute le fait que les postes et les services de messagers constituent une régale particulièrement importante. Nous avons voulu en conséquence en accorder l'exercice aux intéressés et la leur affermer sur tout notre territoire, soit pour toujours, soit pour une durée limitée, contre de modestes contre-prestations et charges. Ainsi donc, loin de nous contenter de prêter une oreille attentive à la demande mentionnée ci-dessus, nous avons, pour le bien et le profit de la collectivité, conclu le contrat que voici avec notre trésorier et ses consorts:

[44] Traduction de l'allemand. Le texte original, cité en appendice du présent ouvrage, se trouve au *Teutsch Spruch-Buch der Statt Bern, Fanget an den 23t Marty 1674 und endet den 22. July 1679*, p. 124 ss. (Archives cantonales de Berne, WW).

I

» Premièrement, nous affermons et remettons par la présente à notre trésorier et ses consorts notre droit régalien sur les postes et les services de messagers pour une durée de vingt-cinq ans à dater d'aujourd'hui. Nous voulons que personne ne leur cause préjudice ni ne s'oppose à ce qu'ils organisent les services de la poste, des messagers et des chevaux dans les diverses localités et régions de notre territoire, selon leur seule volonté et conformément à leurs décisions. Il n'est permis à personne, indigène ou étranger, de se substituer à eux dans l'acheminement des lettres et objets analogues. Ce dernier terme n'englobe ni les messages exprès, ni les envois confiés à des mandataires d'Etats et de particuliers chargés d'une mission spéciale, ou à des transporteurs de marchandises et d'objets lourds. Cette restriction ne vaut que dans la mesure où lesdits messagers ne se chargent pas d'envois autres que ceux que nous avons mentionnés.

II

» Afin d'assurer l'exploitation énergique de la ferme des postes, nous déclarons vouloir retenir par tous les moyens dont nous disposons, sans distinction ni exception, tous ceux qui s'opposeraient au présent contrat ou qui auraient l'audace de causer un préjudice aux entrepreneurs par quelque moyen que ce soit. Personne ne pourra se permettre de venir à nous et de nous demander audience afin de discuter ce principe. Sans faiblir, nous protégerons et défendrons résolument cette entreprise comme notre bien propre vis-à-vis de Confédérés voisins ou d'autres Etats qui voudraient lui nuire.

III

» Nous voulons également que leurs employés soient munis de nos saufconduits et revêtus de nos armoiries, aux frais des entrepreneurs, et que personne ne les arrête en chemin en cas de plainte civile ou d'injure; nous informons les éventuels plaignants que ces employés devront être cités en justice au lieu de leur domicile ou de leur service. Il reste cependant bien entendu que les messagers ne seront en aucune façon admis à porter préjudice aux droits d'autrui dans l'accomplissement de leur travail.

IV

» Nous mettrons à disposition, dans un endroit commode de notre ville, un emplacement destiné à recevoir les écuries nécessaires à l'entre-

prise. Aucune atteinte ne sera portée de ce fait à nos propres édifices; par ailleurs, nous ne devrons éprouver aucun désagrément. Il est bien entendu que nulle dépense ou indemnité quelconque ne sera mise à notre charge, qu'il s'agisse de la construction ou de l'entretien des bâtiments.

V

» Si, à l'expiration des délais prévus par le présent contrat, nous voulons continuer à amodier ou à affermer les postes et services de messagers, ou encore les faire administrer sous une forme différente, les entrepreneurs et amodiataires actuels jouiront d'un droit de préférence vis-à-vis d'autrui; encore devront-ils jusqu'à ce moment-là avoir rempli de façon satisfaisante les obligations découlant pour eux du contrat.

VI

» Au cas où la guerre et les épidémies viendraient entraver la marche de cette entreprise, nous modérerons nos exigences à son égard, en particulier si les circonstances contraignent les entrepreneurs à engager des chevaux en dehors des courses ordinaires.

VII

» Si les amodiataires demandent confirmation du présent contrat, leur requête sera portée devant notre Grand Conseil, nanti du pouvoir suprême, qui délivrera l'attestation désirée. Jusqu'à ce moment-là, le contrat continuera à déployer normalement ses effets.

VIII

» Les entrepreneurs seront libres, dans le cadre du présent contrat, de s'associer pour une période plus ou moins longue aux gens de leur préférence; ils pourront aussi leur céder la ferme, à condition toutefois qu'il s'agisse de concitoyens ou de sujets, et que l'exécution du contrat ne s'en trouve pas interrompue.

IX

» Afin d'aider les entrepreneurs dans l'accomplissement de leur œuvre, au début comme par la suite, considérant en outre les grands frais qu'ils devront consentir, nous voulons leur fournir, à titre de contribution bénévole et gratuite, cent mesures d'avoine provenant de nos greniers, et cela pendant

chacune des trois premières années d'activité. Cela fait donc trois cents mesures en trois ans. Il va de soi que les entrepreneurs ne devront pas par la suite relâcher leurs efforts, mais au contraire poursuivre leur œuvre toujours consciencieusement.

X

» En contrepartie, les entrepreneurs s'engagent à organiser deux fois par semaine dans chaque sens, au départ de notre ville, un service d'ordinaires à destination de toutes les localités auxquelles un courrier hebdomadaire nous reliait jusqu'à ce jour, ou avec lesquelles un service de messagers avait été institué. Il en est ainsi de Zurich, Bâle, Schaffhouse et Genève.

XI

» Lors de ses courses ordinaires et extraordinaires, l'entreprise est également tenue de transporter, sans contre-prestation de notre part, toutes les lettres et écrits de la Chancellerie, de la Chambre des guerres, des deux trésoreries et du Consistoire, ainsi que tous les écrits relatifs au commerce du sel et de la poudre. Cette obligation s'étend aux transports effectués sur notre territoire et celui de nos bailliages, ainsi qu'à destination de Zurich, Lucerne, Bâle, Fribourg, Soleure, Schaffhouse, Genève, Bienne, Neuchâtel, et de toutes les localités desservies en route. La même faveur sera accordée aux réponses que nous recevrons en provenance des villes précitées. Enfin, il ne sera pas perçu de port sur les lettres qui nous concernent d'une façon ou d'une autre, ni sur les lettres qui nous seront adressées par des particuliers. Afin que les lettres officielles bénéficient d'une sécurité accrue durant le transport, elles ne devront pas être remises à la poste par paquets, mais séparément. Elles ne pourront être confiées à des courses postales extraordinaires qu'en cas d'absolue nécessité, ou s'il est impossible de procéder autrement.

XII

» Les entrepreneurs assureront un service bihebdomadaire d'avis et de journaux sûrs provenant d'Allemagne et de France, à l'intention de notre Conseil et des Chambres bernoises, sous condition de reddition.

XIII

» Bien que nous n'ayions pas exactement défini ici-même le port exigible pour le transport des lettres, à cause de la diversité des échanges postaux,

nous invitons les entrepreneurs à faire preuve de modération en la matière; nous nous réservons en outre le droit de réprimer d'éventuels excès en exerçant une surveillance appropriée.

XIV

» Dans la mesure de leurs moyens, les entrepreneurs se chargeront de transporter de l'argent en plus des lettres. Pour les transports à destination et en provenance de Genève, Schaffhouse, Bâle et Zurich, ils ne percevront pas à cet effet de taxe supérieure à un creutzer pour cent batz d'or, et à deux creutzers pour cent batz d'argent. Le port sera réduit de moitié pour tout trajet inférieur à la moitié de la distance nous séparant de ces villes.

XV

» Afin que notre communauté puisse comme par le passé envoyer ses fils et ses parents dans des localités situées hors de notre territoire, par le moyen d'un ordinaire monté, les entrepreneurs organiseront toutes les deux semaines, en marge du service postal, un ordinaire spécial à destination de Zurich, Bâle et Genève. Si cela s'avère possible, un service hebdomadaire sera institué. L'ordinaire devra permettre aux voyageurs, et notamment à nos concitoyens, de se déplacer à cheval à des prix raisonnables.

XVI

» Il est bien entendu, dans le présent contrat, que les entrepreneurs et tous leurs commettants feront preuve de bonne foi et qu'ils remplaceront équitablement tout objet qui serait perdu par leur faute ou par leur négligence.

» En foi de quoi, le présent acte a été émis et validé par l'apposition de notre sceau.

» Mercredi, le 21 juillet 1675. »

Ainsi qu'on pouvait le prévoir, le contrat du 21 juillet 1675 eut des conséquences immédiates et lointaines fort importantes. Il entraîna une complète réorganisation des transports dans la partie occidentale de la Confédération et dans les régions limitrophes. Dix jours après sa signature, les gouvernements voisins furent avertis de la réforme intervenue [45]. Elle

[45] Il s'agissait de Zurich, Lucerne, Fribourg, Soleure, Bâle, Schaffhouse, Saint-Gall, Genève et Neuchâtel.

signifiait pour leurs courriers l'interdiction formelle d'emprunter à l'avenir le territoire bernois, même en transit [46].

Des protestations énergiques ne tardèrent pas à s'élever. Les plus violentes émanèrent des gouvernements de Zurich et de Saint-Gall, dont les organisations de transports possédaient de nombreux et vastes intérêts sur territoire bernois. A Genève, une vive opposition se manifesta également [47]. Fischer ayant omis de requérir l'autorisation d'installer un bureau de poste dans la ville, son premier courrier fut arrêté aux portes de celle-ci et la herse ne s'ouvrit pas pour le laisser passer. Le maître des postes bernoises dut se rendre en personne à Genève pour parlementer avec les autorités et obtint le droit d'y ouvrir un office postal. Genève revint cependant sur ses engagements et demanda, en contrepartie de l'autorisation accordée, que la possibilité soit garantie, à ses messagers et commerçants, de transporter sans restrictions, sur territoire bernois, lettres, paquets et marchandises. Elle émettait le vœu que soit « entretenu l'usage du passé ». Berne refusa de donner suite à cette requête, ce qui prolongea encore les discussions jusqu'en 1677. Cette année-là, le 24 septembre, Fischer fit à nouveau le voyage de Genève. Dès ce moment, tout rentra dans l'ordre, après que le fermier bernois eut obtenu gain de cause.

La résistance contre la régale ayant été vaincue [48], Fischer eut toute latitude d'organiser son entreprise comme bon lui semblait. Il s'y employa tout d'abord sur territoire bernois. Ensuite, fort de ses premiers succès, il tourna ses regards vers l'étranger et rallia princes et souverains à ses idées. Plus le temps passait, plus il pouvait fonder ses propositions sur des faits connus de tous et sur la réputation croissante de son entreprise. Ce qui nous paraît le plus admirable, tant dans son œuvre que dans celle de ses successeurs, c'est que la structure de l'entreprise bernoise des postes est restée inchangée depuis sa naissance jusqu'à la Révolution. Les contrats d'affermage, conclus de toutes parts, ont été reconduits selon les cas de dix en dix ou de quinze en quinze ans; leur contenu n'a guère varié. Nous pourrons donc nous contenter de mentionner pour mémoire les renouvellements intervenus. Afin d'éviter d'inutiles redites, nous n'examinerons pas chaque convention de façon détaillée, mais ne relèverons que les légères modifications qui y ont été apportées ici et là.

[46] Une requête du gouvernement saint-gallois visant à obtenir une autorisation de passage pour son messager, sans distribution ni réception de lettres sur territoire bernois, fut rejetée en 1676.

[47] Muller, p. 67.

[48] Les contraventions à la régale restèrent nombreuses, ainsi qu'en témoignent les mandats souverains de LL. EE., promulgués tout au long du XVIII[e] siècle. Mise à part la tentative de Thellusson et Guiger (cf. *infra*, p. 102 ss), les gouvernements confédérés et étrangers ne se crurent plus admis à contester l'existence et l'exclusivité des droits régaliens de Berne sur son territoire.

A la mort de Beat Fischer, la ferme bernoise des postes, créée vingt-trois ans auparavant, avait déjà acquis sa forme définitive. Le réseau desservi ne s'étendit plus guère; seule la densité des courses fut accrue. La période que nous envisageons comprend ainsi vingt-trois ans de créations et un siècle d'application. Les longues années de profit qui ont fait suite aux luttes du début prouvent que le système d'affermage choisi initialement était le meilleur. L'histoire des postes bernoises du XVIII[e] siècle a consacré le triomphe de l'entreprise d'Etat affermée; celle-ci a su faire une juste part entre les profits publics et privés. Elle a mis en évidence la nécessité qu'il y a de laisser s'affirmer l'initiative personnelle. Cette démonstration positive fut suivie d'une autre, négative cette fois: l'institution de la régie des postes bernoises (1700-1708). Durant cette période, l'Etat de Berne, tenté par les succès de la poste Fischer, prétendit reprendre l'entreprise à son compte afin d'en retirer les profits matériels. Sa tentative se révéla infructueuse: à l'entreprise vivante des particuliers avait succédé une organisation étatique, lourde et dénuée d'allant. Il n'avait fallu à l'époque que huit ans pour prouver l'impuissance de l'Etat à diriger une entreprise dont le dynamisme devait être la caractéristique principale, sous peine d'échec [49].

d) Régale et monopole, régale des postes

Au sens de la doctrine, une régale est un droit exclusif institué au profit de l'Etat. Certains auteurs veulent la distinguer du monopole d'Etat, où, disent-ils, le but financier est placé au premier plan. Dans la régale, au contraire, l'accentuation serait donnée au caractère politique et économique.

Nous ne pensons pas qu'il soit justifié ici de nous livrer à d'aussi subtiles distinctions, la plupart du temps d'ailleurs floues. En France, on parle du monopole des postes [50], alors qu'on utilise en Suisse le terme de régale [51] pour désigner une institution similaire. L'essentiel, pour le présent travail, est de préciser les points suivants:

1. La notion de monopole ou de régale telle que nous la connaissons actuellement ne correspond pas à celle qui était admise il y a quelques siècles. Actuellement, on peut certes concevoir que l'Etat se réserve le droit d'exercer certaines industries dans l'intention d'acquérir une puissance de plus, de s'armer et d'affermir sa domination (conception démocratique). Mais il est tout aussi juste de reconnaî-

[49] Cf. *infra*, p. 78, note 58.
[50] Cf. Cazes et L'Heureux-Molle.
[51] Loi fédérale du 2 octobre 1924 sur le service des postes, art. 1, 2[e] al., et art. 2, 1[er] et 2[e] al.

tre que de nombreux monopoles servent directement l'intérêt commun. Leur existence est un fait qu'impose le développement même de la vie collective moderne (conception syndicaliste). La poste appartient sans aucun doute à cette catégorie.

2. La fin du XVII[e] siècle est une époque où l'Etat cherche à accroître ses pouvoirs et ses ressources, souvent encore très restreints. En conséquence, il se sert des monopoles pour s'assurer des avantages et fortifier sa position. Il nous paraît difficile, sinon impossible, d'admettre qu'un monopole d'Etat ait été institué à ce moment-là pour servir en premier lieu l'intérêt public. Nous estimons au contraire que s'il n'avait pu espérer en retirer un profit financier appréciable, un gouvernement, quel qu'il soit, ne se serait jamais chargé d'organiser un service public tel que la poste, du moins à l'époque envisagée par le présent travail. En contribuant à créer les premiers services postaux régaliens, il est donc certain que l'Etat de Berne a préféré s'assurer des avantages fixes, plutôt que d'assumer la responsabilité d'une organisation dont personne, en 1675, ne pouvait avec certitude prévoir la destinée. Aucune véritable nécessité, si ce n'est son intérêt financier, politique et militaire, ne lui imposait d'assurer entre toutes les parties de son territoire des communications régulières qui nous apparaissent pourtant comme un des éléments essentiels de la solidarité nationale. En revanche, il était naturellement amené à se réserver le droit exclusif d'organiser le service postal là où celui-ci pouvait devenir une source permanente de revenus.

e) Examen du contrat d'affermage de 1675

A l'heure actuelle, dans notre pays, la régale des postes revêt un double aspect :

a) elle confère à l'Etat le droit de transporter des voyageurs par des courses régulières et professionnelles, ainsi que des lettres ouvertes ou fermées, des cartes portant des communications écrites et d'autres envois fermés de toute nature jusqu'à 5 kg [52];

b) elle interdit aux particuliers de se substituer à l'Etat dans l'accomplissement de ces tâches.

Les textes créateurs de la régale ne font pas mention du transport des personnes. La première régale créée en Suisse avait de ce fait une étendue

[52] Loi fédérale du 2 octobre 1924 sur le service des postes, art. 1, 1[er] al.

beaucoup plus restreinte que celle que nous connaissons aujourd'hui. Les transports peuvent donc faire l'objet d'une division bipartite, depuis 1675, sous le régime bernois:

a) transport des lettres et objets analogues [53], soumis à la régale;

b) transport des voyageurs, des marchandises lourdes et des envois acheminés par des mandataires d'Etats et de particuliers chargés de missions spéciales [54]. Il y a absence de réglementation dans ce domaine.

Le volume des échanges de lettres effectués avant 1675 pouvait justifier la création d'une organisation quelque peu rationalisée. Le goût de correspondre était petit à petit entré dans les mœurs, ce qui avait contraint les Etats à engager et à entretenir des messagers postaux de plus en plus nombreux. Ainsi donc, tout au long du XVIII[e] siècle, l'Etat de Berne retira un double gain de la création de la ferme Fischer: un gain direct, provenant de la contribution annuelle versée par les fermiers à partir de 1718, et un gain indirect, à savoir la faculté de faire transporter gratuitement les plis officiels, d'où l'épargne des frais de transport par messagers.

Seuls les transports de lettres intéressaient Fischer; c'étaient eux d'ailleurs qui devaient faire l'objet d'une réforme rapide. Les objets lourds n'étaient pas facilement transportables, faute de véhicules appropriés et de voies de communication en bon état. Fischer déclarait « que sous le terme d'amodiation de la régale, il fallait entendre seulement les lettres et leur transport par poste et messagers dans les pays de LL.EE. Les objets lourds ne pouvaient être compris dans cette notion, mais il restait loisible à l'amodiateur de s'en charger » [55]. Fischer craignait en outre que l'acceptation par la poste de colis trop lourds vînt à se répercuter sur la rapidité du transport des lettres. Il y allait de la réputation de son entreprise.

L'examen du contrat d'affermage du 21 juillet 1675 nous amène aux constatations suivantes:

Le préambule exprime la crainte des autorités bernoises de voir s'aggraver l'isolement de leur cité à cause de l'insuffisance toujours croissante des liaisons postales. Cette crainte et le désir de s'en délivrer expliquent peut-être que le contrat d'affermage impose de lourdes obligations aux deux parties, au lieu d'en laisser une pratiquement franche de charges, le gouvernement bernois. On peut tenir pour certain que si ce dernier avait pu prévoir le développement ultérieur de la ferme des postes, il ne se serait pas décidé à souscrire des engagements si étendus; au contraire, il aurait considéré

[53] Le contrat de 1675 dit : « *die Vertigung der Briefen unndt deren dependences* ». Cf. *infra*, p. 134.

[54] Voir le chiffre I du contrat d'affermage du 21 juillet 1675, *supra*, p. 69.

[55] Traduction de l'allemand. Cité en langue originale par Muller, p. 83.

qu'en abandonnant l'exercice d'un droit souverain aux fermiers, il leur concédait un privilège suffisant.

La protection garantie aux fermiers par le gouvernement bernois revêt plusieurs aspects: celui-ci s'engage à réprimer les infractions à la régale et les manœuvres nuisibles de tiers (ch. II); il autorise le port des armoiries de l'Etat (ch. III); il fournit le terrain de construction des écuries (ch. IV) et accepte de renoncer aux prestations normales des fermiers en cas de circonstances extraordinaires (ch. VI); il tolère sous certaines conditions l'association des fermiers avec des tiers ainsi que la cession de leurs droits. Enfin, il fournit initialement une prestation d'aide en nature, à titre de contribution bénévole (ch. IX), et se déclare prêt en tout temps à confirmer la validité du contrat (ch. VII).

Toutes ces concessions procèdent du désir d'assurer à la nouvelle entreprise des bases solides. Elle en aura d'ailleurs besoin, puisque les obligations qui lui incombent sont elles aussi très lourdes:

a) organiser deux services hebdomadaires au lieu du service de messagers ou du courrier hebdomadaire préexistants;

b) transporter gratuitement les plis officiels. Il s'agissait là d'une importante restriction aux recettes des fermiers, les plis en question étant bien plus nombreux que ceux des particuliers, au début de la ferme en tout cas;

c) assurer le service bihebdomadaire gratuit des journaux;

d) percevoir des ports et des taxes modérés;

e) étendre les transports postaux aux versements en espèces;

f) établir un service d'ordinaire pour voyageurs bihebdomadaire — si possible hebdomadaire — à l'intention de certains particuliers;

g) endosser la responsabilité pour dommages causés par faute ou par négligence propre.

Henrioud [56] précise que l'affermage des postes se fit moyennant paiement par les fermiers d'une redevance annuelle de 22 500 livres; nous pensons que l'auteur cité fait erreur, car cette obligation ne résulte pas du contrat d'affermage de 1675. En revanche, il est exact qu'une telle redevance fut imposée aux Fischer dès 1718 en tout cas : elle s'éleva à 30 000 livres par an de 1718 à 1778, à 60 000 livres de 1778 à 1793, et à 75 000 livres de 1793 à 1808.

[56] Henrioud, Vaud, p. 90.

f) Exécution du contrat d'affermage de 1675

Il semble que les deux parties se soient efforcées d'honorer leurs engagements. Le renouvellement du contrat, intervenu à plusieurs reprises au cours du XVIII[e] siècle (1708, 1718, 1731, 1761, 1793) prouve, si l'on considère le chiffre V *in fine* du contrat d'affermage de 1675, que la famille Fischer [57] menait son affaire de façon satisfaisante pour le gouvernement. Une tentative de ce dernier visant à modifier l'équilibre des profits se solda par un échec [58].

Section I. — OBLIGATIONS DE L'AFFERMEUR

N° 1. — Assurer le respect de la régale

Du côté du gouvernement bernois, l'engagement de faire respecter la régale des postes par les tiers nécessita la promulgation d'une série de mandats souverains. Certains de ces mandats contiennent de simples précisions visant à éclairer le public sur quelques notions restées vagues et n'ont pas de caractère comminatoire. Nous en reparlerons plus loin [59]. La plupart de ces mandats souverains expriment en revanche le mécontentement des autorités devant les violations répétées de la régale par des particuliers. Le mandat du 19 mars 1734 [60] déclare par exemple: « ... qu'aïants de nouveau donné à ferme Notre Régale des Postes, avec tous les Privileges qui en dependent, à Nos chers et feaux citoïens Fischers, Intendants des Postes, et que sur les fréquentes Ordonnances, que Nous avions déjà ci-devant fait publier contre les Messagers et Courriers particuliers, qui distraisent des Lettres, Paquets et autres Marchandises à Nôtre Bureau des Postes, en sorte que Nous avons lieu d'esperer, qu'on s'y conformeroit dans Nos Etats, et que ceux qui n'en ont aucune permission, s'en abstiendroient; Cependant, Nous aprenons avec un singulier déplaisir, que dans plusieurs lieux de Nôtre Domination et contre Nos susdites frequentes ordonnances, il se trouvent de tels messagers particuliers, qui par conséquent n'en sont pas suffisamment

[57] Après la mort de Beat Fischer, survenue en 1698, ses trois fils continuèrent l'exploitation en partie à leurs propres frais, en partie en régie (cf. note 58 ci-dessous). Depuis 1718, la ferme des postes fut entre les mains de tous les aînés de la famille (six en 1763, neuf en 1793, vingt-trois en 1808).

[58] En 1700, à l'expiration du premier contrat d'affermage, du 21 juillet 1675, le gouvernement bernois voulut ériger la poste en régie d'Etat, c'est-à-dire la transformer en une administration dépendant directement de lui et soumise à l'obligation de lui rendre des comptes. Le régime ainsi institué resta en vigueur jusqu'en 1708, mais l'expérience se révéla peu concluante.

[59] Cf. *infra*, p. 91 ss.

[60] ACV Ba 9[1], 49. Ce mandat fut à nouveau publié le 30 mai 1780.

empêchés et retenus par le châtiment de la Prison;... à l'avenir, il sera entierement interdit et défendu à chacun, même aux Muletiers et Bateliers de conduire, ou transporter ordinairement [61] d'un endroit à l'autre, aucunes lettres chargées d'argent ou non, des Paquets ou autres marchandises audessous du poid de cinquante Livres, de même qu'aucuns Groups d'or ou d'argent, pour en retirer le port, ou quelqu'autre gain, au prejudice des Postes, sous peine de huit jours de Prison, pour la premiere fois, et d'un châtiment plus rigoureux pour la seconde, selon l'exigence du fait... ». Il semble bien que LL. EE. étaient décidées à réprimer sévèrement tout empiètement sur les droits des fermiers.

N° 2. — Tolérer le port des couleurs de l'Etat

Le gouvernement bernois s'engageait à tolérer le port par les messagers postaux, des armoiries de l'Etat. Ce faisant, il acceptait que la poste, bien que confiée à des particuliers, revêtît un caractère officiel. Les attentats commis contre des messagers portant couleurs de leur souverain constituaient des infractions plus graves que ceux qui étaient perpétrés contre des individus ordinaires. A l'infraction elle-même s'ajoutait l'outrage vis-à-vis des emblèmes de l'Etat. Ce double aspect de l'infraction résulte par exemple d'une lettre de l'Advoyer et Conseil de Berne au bailli de Lausanne, datée du 25 janvier 1785 [62]:

« Les faits suivants ressortent du dossier qui nous a été adressé : le 23 novembre dernier, entre 9 et 10 heures du soir, le courrier postal Nicolas Coendet a été attaqué et maltraité sur la route de Lausanne à Moudon, à proximité de l'auberge de la Croix Blanche, par Jean Abram Regamey, dit le Holandois, et Samuel fils de Jean Regamey. Les deux agresseurs étaient en état d'ébriété. Nous avons jugé bon de leur infliger la punition qu'ils méritent sous forme de quatorze jours de prison, au pain et à l'eau. Ces quatorze jours s'ajouteront à l'emprisonnement qu'ils ont déjà subi... Cependant, avant de libérer les délinquants, vous les traduirez encore devant la cour baillivale; vous les admonesterez très sévèrement à la suite du délit d'agression commis sur la personne d'un employé *revêtu des couleurs de l'Etat*... ».

[61] Il s'agit probablement de transports réguliers.

[62] ACV Bn 10 : « *Wir ersehen aus der Uns eingesendten Procedur, dass der Postkurier Niklaus Coendet unterm 23ten Nov. letzthin, Abends zwischen 9. und 10. Uhr, auf der Hauptstrasse von Losannen auf Milden untern dem Wirtshause beym Weissen Kreuz von Jean Abram Regamey, dit le Holandois, und Samuel fils de Jean Regamey, so beede betrunken gewesen seye angegriffen, und misshandelt worden. Zu ihrer Wohlverdienten Strafe nun haben wir erkannt, dass sie über ihre wirklich ausgestamtene Gefangenschaft aus, noch 14. Tage an Wasser und Brodt darin solten gehalten werden... Vor ihrer Loslassung aber werdet Ihr sie, ... noch vor die Cour baillivale bescheiden, und ihnen, ... ihr strafliches Betragen sich an einem die oberkeitl. Farbe tragenden Bedienten vergriffen zu haben, kräftigst vorzubehalten...* ».

N° 3. — Tolérer le sous-affermage et les contrats

Les fermiers des postes conclurent plusieurs contrats avec des tiers, pour l'exploitation de leur service de poste. Ces conventions avaient de multiples objets. Le chiffre VIII du contrat de 1675 visait exclusivement les sous-affermages et engagements qui restreignaient le pouvoir des fermiers ou qui consacraient un abandon quelconque de l'exercice de leurs droits. Cela explique que les bénéficiaires n'aient pu être, dans l'idée du gouvernement bernois, que des concitoyens ou des sujets. C'est dans cet esprit que, par exemple, « ce premier jour du mois de may 1698, Traitté et Convention a esté conclue entre Messieurs les Frères Fischer, Seigrs de Riquebac, Intendants des postes et messageries de la Ville et Canton de Berne d'une et le sieur Boquet de Rolle d'autre part » [63], pour l'exploitation de la messagerie Berne-Genève.

Une autre cession importante de l'exercice de droits appartenant aux fermiers bernois des postes fut effectuée au bénéfice de Jean-Marc Pasteur, de Vevey. Ce dernier reprit à sa charge l'organisation de l'ouverture de la route du Grand-Saint-Bernard. Pasteur était tenu sous peine d'amende ou de réparation du dommage, de rendre le chemin praticable jusqu'à l'hospice; en contrepartie de quoi il recevait une modique somme perçue auprès des passants. Par contrat du 8 février 1693 [64], Pasteur fut chargé des postes et messageries de Lausanne à Aoste; moyennant une indemnité trimestrielle forfaitaire de trois mille livres, il devait supporter tous les frais causés par les chevaux et les courriers. Fischer lui payait pour les équipements, l'entretien et le salaire des cochers, la somme de 374 livres par mois. Pasteur répondait des pertes survenues par sa faute. Le contrat fut prolongé en 1695 à condition que le sous-fermier assure à ses transports plus de régularité et de sécurité. Nombreux étaient les désordres survenus en route: les courriers ne partaient pas à l'heure, s'attardaient à l'hospice ou dormaient en chemin.

Par la suite, Pasteur, que l'on avait surnommé « l'Eminence grise du baron Fischer », signa en son propre nom, avec les autorités hispano-lombardes, un accord selon lequel l'office principal de Milan devait lui remettre officiellement les lettres à destination du Valais et de Genève. En fait, il accapara aussi tout le courrier pour Bâle, Fribourg et Zurich, qu'il transmettait à Fischer aux confins de sa zone d'action. Pasteur resta lié par la suite aux successeurs de Beat Fischer et fut leur homme de confiance dans les relations avec l'Italie du Nord. Bertoliatti [65] signale qu'en 1713, on lui

[63] RHV 1918, p. 283.
[64] Cité par Muller, p. 130.
[65] Bertoliatti, p. 166.

décerna dans un traité les titres de « Ministre principal de MM. les frères Fischer de Riquebach », et de « Generale delle Poste di Berna e di parte dell'Impero ».

La ferme Fischer conclut d'autres accords avec des gouvernements étrangers ou confédérés, séduits par l'organisation des postes bernoises. Dans le Pays romand, il en fut ainsi du canton de Fribourg en 1675; celui-ci accorda les droits de passage nécessaires aux courriers bernois sur son territoire. En 1682 fut signée une convention concernant les affaires postales de Bourgogne; en 1690 se tinrent les négociations de Couvet avec le marquis de Louvois, directeur général des postes de France, au sujet de la malle de France et de l'organisation d'un service régulier de courriers entre Paris et Milan par le Simplon. En 1693, la poste du Grand-Saint-Bernard fut inaugurée. En 1695 fut conclue la convention de Saint-Blaise avec Marie de Nemours, princesse de Neuchâtel (reprise de la régale neuchâteloise des postes). Puis en 1698, ce furent la reprise de la régale fribourgeoise et l'ouverture de la poste du Simplon avec création d'un monopole du transit par le Valais. Tout au long du XVIII[e] siècle, d'autres traités furent encore conclus avec des puissances étrangères, à tel point que la famille Fischer se trouva, lors de la Révolution, à la tête d'une organisation aux ramifications infinies. A la fin du XVIII[e] siècle, elle avait acquis une vaste puissance. « La ferme des postes est entre les mains de la famille des Fischer, l'une des plus puissantes de Berne et dont les alliances sont les plus étendues », écrivait en 1796 Frédéric-César de la Harpe [66].

N° 4. — Confirmation du contrat

Le gouvernement bernois n'eut, à notre connaissance, jamais besoin de confirmer la validité du contrat de 1675, dans les formes prévues au chiffre VII de cette convention. Les infractions à la régale, quoique fréquentes, étaient toujours le fait d'individus isolés. Durant les premières années de son exploitation, la ferme Fischer eut cependant à lutter pour éliminer du territoire bernois certains services réguliers tels que l'Ordinaire de Lyon. Ces services avaient acquis droit de cité, non pas par décret promulgué en leur faveur, mais simplement parce que le gouvernement bernois n'avait pas les moyens d'organiser ses propres transports. Il est d'ailleurs probable que sans l'intervention de Fischer et la prise de conscience subséquente des autorités bernoises, l'Ordinaire de Lyon aurait encore connu la prospérité durant de longues années.

[66] De la Harpe, tome I, p. 258.

N° 5. — Subside initial des autorités bernoises

Afin que l'entreprise nouvellement créée ne connaisse pas des débuts trop difficiles, l'Etat de Berne s'engageait à offrir aux fermiers cent mesures d'avoine durant les trois premières années d'exploitation. Le terme désignant la mesure est celui de « Mütt ». Chevallaz [67] attribue à cette unité une capacité de 168 litres, ce qui permet d'évaluer la contribution bénévole annuelle du gouvernement bernois à 17 000 litres d'avoine.

N° 6. — Mise à disposition d'un emplacement pour la poste et les écuries

Durant ses dix premières années d'existence, l'administration de la poste bernoise fut logée au château de Reichenbach; elle s'installa ensuite en 1686 dans un bâtiment situé dans la ville de Berne, où elle resta.

Section II. — OBLIGATIONS DES FERMIERS

Les obligations incombant à Fischer étaient lourdes [68]. Il s'agissait de faire fonctionner convenablement dès le premier jour — avec la protection de l'Etat il est vrai — un service encore inconnu sous la forme d'une organisation permanente et régulière. L'étendue du réseau était vaste. Sans vouloir entrer dans les détails des lignes à destination des territoires de langue allemande, nous relèverons que les trois premières villes énumérées au chiffre X du contrat de 1675 nécessitaient l'instauration de deux lignes indépendantes s'étendant jusqu'aux confins de l'Argovie d'une part et de l'Evêché de Bâle de l'autre. Du côté du Pays romand, une seule ligne était imposée, mais elle était aussi longue que les deux autres. Les terres sous domination bernoise s'étendaient en effet jusqu'à proximité immédiate de Genève.

Loin de se contenter de remplir les obligations découlant pour lui du contrat d'affermage, Fischer étendit au cours des années sa sphère d'influence bien au-delà des frontières bernoises.

La clause relative à la franchise de port accordée aux envois officiels (ch. XI) n'appelle pas de remarques particulières, dès l'instant où l'on admet que la poste est une organisation créée et soutenue par l'Etat. Le chiffre XIV, qui traite des transports d'argent, ne nous arrêtera pas non plus [69].

Plus intéressant en revanche nous paraît le contenu du chiffre XV. Cette disposition prévoit des transports réguliers de voyageurs et se trouve

[67] Chevallaz, p. 24.
[68] En dépit de cela, les données initiales de son entreprise lui étaient favorables.
[69] Cf. cependant *infra*, p. 84 ss.

ainsi seule de son espèce au milieu de prescriptions qui ne concernent que le service du courrier. La régale du transport des personnes étant exclue de la régale des postes [70], il peut paraître étonnant de voir figurer dans le texte du contrat de 1675 une disposition qui aurait dû normalement faire l'objet d'un accord annexe sans rapport avec l'affermage des postes.

Sous chiffre XII est prévu un service régulier de nouvelles et de journaux. Certains messagers de l'époque vendaient des feuilles volantes qui portaient les nouvelles les plus récentes à la connaissance du public. Les organisations postales importantes possédaient un service d'informations. Elles rassemblaient celles que leurs messagers rapportaient de part et d'autre, et les publiaient sans les assortir de commentaires particuliers. Les services de nouvelles les plus perfectionnés virent le jour en France et en Allemagne. A Paris, l'institution était entretenue par des étudiants de l'Université [71]. Les services postaux des princes de Thurn et Taxis firent paraître plus ou moins régulièrement une « Neüe zeythung ». Strasbourg, Paris, Cologne et Bâle furent des centres importants de l'information. C'est là, pensons-nous, la raison qui poussa les autorités bernoises à préciser dans le contrat de 1675 la provenance des nouvelles désirées.

Mentionnons également le droit du gouvernement bernois d'exercer un regard sur les tarifs et d'ordonner leur éventuelle modération (ch. XIII), ainsi que l'obligation des fermiers de se montrer raisonnables dans la perception des taxes.

Arrêtons-nous enfin au chiffre XVI qui concerne la responsabilité du transporteur pour dommages survenus par sa faute ou par sa négligence. Cette clause figure également dans tous les contrats de sous-affermage conclus par Beat Fischer ou ses successeurs avec des tiers. On peut en déduire qu'elle exprimait un principe de droit généralement admis à l'époque. La chronique mentionne plusieurs cas de réclamations en dommages-intérêts. La plus célèbre est celle que formula le Baron de Bibra [72] pour avarie et inondation de ses bagages, survenues entre Genève et Zurich. Les dégâts furent dûment constatés par procès-verbal. Ils concernaient des habits garnis d'or et d'argent. Le baron obtint finalement 2 200 francs [73] d'indemnité versés par la ferme des postes, pour dommages et séjour forcé à Zurich.

Certaines plaintes en revanche n'étaient pas fondées et se référaient à des faits échappant à la responsabilité du transporteur. Il s'agissait de haus-

[70] Cela résulte du chiffre I du contrat de 1675, lequel ne fait allusion qu'aux transports de courrier.

[71] Stucki, p. 65.

[72] Cité par Spielmann, p. 65.

[73] Spielmann (p. 65) parle de francs. Nous ignorons ce qu'il faut entendre sous cette dénomination moderne.

ses de taxes ou d'avaries survenues en cours de route à la suite d'interdictions subites de traverser des territoires, ou de difficultés soulevées par un gouvernement sans motif apparent. Les droits souverains de certains petits Etats, les cantons notamment, faisaient en permanence obstacle à la bonne marche des services postaux.

B. Divers éléments des transports postaux

a) Les tarifs postaux

Le tarif est l'ensemble des conditions auxquelles le voiturier offre de conclure le contrat de transport. Il est impératif et rigide. Son contenu est porté à la connaissance du public.

L'établissement d'un tarif constitue une garantie pour les usagers; elle exclut la fixation de conditions arbitraires par le voiturier. Dans le cas des services publics, les tarifs doivent être officiellement approuvés par l'autorité de surveillance. Toute modification nécessite une décision motivée de celle-ci. En l'absence d'une telle décision, l'usager est assuré du maintien du tarif en vigueur.

A la stabilité du tarif s'ajoute sa variété. Cette dernière qualité résulte d'un système de différenciations plus ou moins poussées, qui sont fondées sur les diverses catégories de prestations et d'usagers entrant en ligne de compte dans l'application du tarif. Il est logique que les colis légers paient moins que les lourds. De même, les transports courts seront moins chers que les longs, qu'on l'entende en matière de temps ou de distance [74]. L'indigène sera favorisé vis-à-vis de l'étranger. Autant de qualités, autant de nuances. Plus le tarif est perfectionné, plus il est différencié. Le montant des taxes n'en est que mieux adapté à la nature et aux circonstances particulières de chaque transport. En pratique, cependant, un tarif trop compliqué devient difficilement applicable. Aussi son auteur doit-il s'efforcer de concilier en lui, sous une forme relativement concise, les intérêts de l'entreprise et des diverses catégories d'usagers.

Au temps de l'ancienne Confédération, la fixation du tarif s'inspirait souvent de motifs politico-commerciaux. Lorsque l'on songe au rôle prépondérant qu'ont joué à l'époque les corporations de commerçants, cela paraît

[74] Les bases de la comparaison doivent bien entendu rester inchangées d'un exemple à l'autre.

tout à fait logique. La concurrence [75] existant entre les diverses organisations postales exerça elle aussi une influence non négligeable sur le montant des taxes. Il convient de rappeler que cette concurrence n'était guère pacifique, et que chaque entreprise des postes s'efforçait d'accroître sa sphère d'influence aux dépens des autres.

Les réglementations tarifaires bilatérales et multilatérales étaient rares au XVIII[e] siècle. Il était difficile de concilier les divers points de vue. A cet effet, on choisissait ordinairement la voie contractuelle.

C'est le destinataire qui était débiteur du port des envois [76]. Lors de l'expédition, les plis n'étaient donc pas affranchis. Seuls faisaient exception ceux que l'on adressait dans des pays lointains. Dans ce cas, le port devait être acquitté totalement ou partiellement par l'expéditeur. Lorsqu'un envoi passait entre les mains de plusieurs administrations postales, la taxation se faisait en autant d'étapes, selon les divers systèmes tarifaires des entreprises participant à l'acheminement. Chacune de ces dernières notait sur la lettre le total des ports dus et en percevait le montant directement auprès de l'entreprise chargée d'assurer la suite du transport. Lorsque le pli arrivait à destination, le destinataire acquittait le montant total auprès de l'entreprise distributrice [77]. Ce système explique que les ports aient été sujets à de fréquentes fluctuations. Il suffisait qu'une seule entreprise revisât son tarif pour que le total des ports partiels se trouvât modifié.

Le plus ancien tarif des postes bernoises figure en tête du premier règlement postal de la ferme. Il est le fruit des délibérations de la Vennerkammer. Entamées le 15 janvier 1677, elles aboutirent le 23 juin de la même année à la promulgation de la *Hoch-Obrigkeitliche Ordnung Und Reiglement über die in Lobl: Statt und Bärn angestellte Post und Messagerie* [78]. Ce règlement différencie les marchandises selon leur nature, les catégories principales étant à leur tour subdivisées en sous-catégories. De plus, il prend en considération la distance sur laquelle s'effectue le transport, et distingue les plis consignés à Berne ou à destination de cette ville de ceux qui y passent en transit.

[75] Il est bien évident que les organisations postales au bénéfice d'un monopole ne craignaient aucune concurrence sur le territoire de leur ressort. Ainsi, dans le canton de Berne (pays sujets compris), Fischer pouvait fixer les tarifs en toute liberté, sous la surveillance du gouvernement. En revanche, la concurrence déployait ses effets lorsqu'un gouvernement, incapable d'organiser lui-même un service postal sur ses terres, instituait la régale des postes et en confiait l'exercice à l'organisation d'un canton voisin. Les entreprises désireuses d'obtenir l'exercice d'une régale des postes étrangère s'efforçaient par tous les moyens de s'arroger ce privilège en présentant aux gouvernements intéressés des offres alléchantes.

[76] L'expéditeur pouvait, sur demande, acquitter lui-même le port (Muller, p. 85).

[77] Buser, p. 8.

[78] Bärn, bey Samuel Kneubüler, 1677.

a) Le port est le suivant:

De Berne à Genève et Neuchâtel [79], la lettre ordinaire ou simple [80] coûte un batz, la lettre double [80] un batz et demi, la triple deux batz, et ainsi de suite. Les paquets de lettres de deux onces et plus [81] sont redevables de deux batz par lod ou demi-once [82]. L'expéditeur d'un paquet de lettres ne peut y mettre que ses propres lettres afin de ne pas frustrer de leurs droits les fermiers des postes. Cette disposition est logique: n'est admis à bénéficier de la réduction de port que celui qui expédie personnellement des lettres en quantité. Sans cette restriction, les paquets de lettres auraient rapidement supplanté les plis isolés, dans les cas du moins où il était avantageux d'en constituer [83].

Lorsque le lieu de destination des lettres se trouvait situé au quart ou à moins du quart de la distance Berne-Neuchâtel ou Berne-Genève, sur chacune de ces deux lignes, ou vice-versa, seule la moitié du port était due. A plus du quart de la distance, le port était payable en entier.

b) La seconde catégorie d'objets du transport comprenait les « Hardes, Wahren und dergleichen ».

Les paquets expédiés par des bourgeois ou habitants de Berne payaient 2 creutzers [84] par livre bernoise [85] à destination de Neuchâtel. Pour Genève, la taxe était double, soit d'un batz par livre.

Les paquets en transit entre Genève et Zurich étaient frappés par les

[79] Ce tarif était aussi applicable aux lettres à destination de Zurich, Lucerne, Bâle et Schaffhouse. Pour Saint-Gall, le prix était majoré de 50 %. Dans la suite de notre exposé, nous ne prendrons en considération que les tarifs applicables à destination du Pays romand.

[80] Il y a divergence entre les auteurs sur le poids exact des diverses catégories de lettres. Pour Muller et Buser, la lettre simple pèse 7,8 g., la double de 12 à 15,6 g. Pour Henrioud, Vaud, on entend par lettre simple toute lettre au-dessous de 7,5 g., et par lettre double les lettres entre 7,5 et 15 g. Stucki évalue à 10 g. le poids d'une lettre simple et à 20 g. celui d'une lettre double.

[81] Ces tarifs pour paquets de lettres ont été institués afin de réduire le port des lettres en cas d'envoi massif. Deux onces font 65 g. environ, soit l'équivalent de 9 ou 10 lettres simples de poids maximum. Le port payé dans ce cas était de 8 batz au lieu de 10, d'où une réduction de 20 %. Plus le poids moyen des lettres composant le paquet était faible, plus la réduction était importante. Le tableau suivant le démontre:

Poids du paquet	Poids moyen des lettres en g.	Nombre de lettres	ordinaire	Port dû pour paquet	Réduction de prix en chiffres absolus	en %
2 onces	7	9	9 batz	8 batz	1 batz	11 %
=	6	10	10 batz	8 batz	2 batz	20 %
65 g.	5	13	13 batz	8 batz	5 batz	38 %

[82] 16,25 grammes.

[83] Dans le cas des lettres doubles, par exemple, le système du paquet n'était pas toujours avantageux :

Poids du paquet	Poids moyen des lettres en g.	Nombre de lettres	ordinaire	Port dû pour paquet	Réduction de prix en chiffres absolus	en %
2 onces	15	4	6 batz	8 batz	— 2 batz	— 33 %
=	12	5	7 ½ batz	8 batz	— ½ batz	— 6 %
65 g.	10	6	9 batz	8 batz	1 batz	11 %
	8	8	12 batz	8 batz	4 batz	33 %

postes bernoises d'une taxe de 3 batz par livre genevoise [86]. Quant à ceux qui étaient déposés ou délivrés en cours de route, ils suivaient un régime identique à celui des lettres.

Les transports d'argent, enfin, étaient taxés à raison de 1/4 pour cent de leur valeur, s'il s'agissait de monnaies d'or, et de 1/2 pour cent pour les monnaies d'argent. On remarquera à ce propos que seuls les transports d'argent avaient déjà fait l'objet de prescriptions tarifaires précises dans le contrat de 1675. Le tarif maximum y était en effet fixé, au chiffre XIV, à un creutzer pour cent batz d'or et à deux creutzers pour cent batz d'argent. Le tarif de 1677 a repris ce mode de calcul des taxes et a ainsi fait plein usage de la faculté accordée aux fermiers par le gouvernement bernois [87].

Pour les autres transports postaux, le contrat de 1675 recommandait aux fermiers (ch. XIII) de faire preuve de modération. Il est difficile de se prononcer sur la façon dont cette prescription a été respectée. La taxe d'un batz par lettre est restée inchangée au cours des années qui ont suivi. Le silence observé à ce sujet par LL.EE. prouve que la condition posée aux fermiers a été satisfaite. Si le port des lettres nous semble quelque peu élevé [88], celui des paquets légers apparaît en revanche très raisonnable. Fischer ne désirant pas effectuer de transports lourds, il était assuré que son tarif dissuaderait les gens de lui confier des paquets trop pondéreux. La progression d'un batz par livre bernoise permettait à son entreprise de percevoir rapidement des taxes d'un niveau inabordable pour les usagers.

La poste n'acceptait que les lettres. « On pourra remettre les paquets ou autres Effets de telle nature au Conducteur de la Messagerie, mais non pas au Courrier de Poste [89] qui ne doit être chargé que de Lettres et non

[84] 1 creutzer = 0,25 batz.

[85] 1 livre bernoise = 520 grammes.

[86] 1 livre genevoise = 550 grammes.

[87] Le tarif de 1677 ne parle pas des transports d'argent effectués sur une distance inférieure à la moitié du trajet Berne-Genève ou Berne-Neuchâtel. Dans ce cas, la taxe devait être réduite de moitié conformément au chiffre XIV du contrat de 1675.

[88] Pour notre part, nous nous bornerons à constater que toute tentative d'établir une équivalence entre les monnaies d'autrefois et les nôtres est d'emblée vouée à un échec, sinon total, du moins partiel. Ce principe admis, on peut évaluer à 75 de nos centimes la valeur d'un batz à la fin du XVII[e] siècle; le port d'une lettre interne apparaît ainsi très élevé. La taxe d'un batz a été maintenue tout au long du XVIII[e] siècle. La monnaie s'étant quelque peu dépréciée durant cette période, il en est résulté une baisse indirecte du port des lettres, celui-ci pouvant être estimé lors de la Révolution à 50 centimes de 1960. Ce simple fait montrerait ainsi, pour autant que nos comparaisons soient valables, à quel point le transport du courrier était encore cher. Il l'était d'autant plus que le destinataire devait retirer lui-même son courrier à l'office de poste. L'existence de facteurs constituait un fait exceptionnel.

[89] A l'origine, le mot de *messagerie* désignait les transports de toute nature effectués par des messagers. Par la suite, le développement des échanges modifia la terminologie. A l'époque que nous envisageons, on appelait *poste* l'organisation qui assurait les transports de courrier, et *messagerie* l'entreprise qui faisait partir, à jours et à heures fixes, des voitures dont on louait les places à des voyageurs.

de Hardes ny Marchandises, pour lesquelles on ne sera point responsable en cas qu'il s'en charge » [90].

Le tarif de 1677 était conçu en fonction des lignes qui rayonnaient depuis Berne à destination des principaux centres voisins. Cet état de choses créait dans certains cas une inégalité entre les diverses régions desservies. C'est ainsi que sur la ligne Berne-Genève, longue de 150 kilomètres, les lettres étaient transportées pour deux creutzers jusqu'à une distance de 37 kilomètres et demi, soit le quart du trajet. Sur des distances supérieures, il fallait acquitter un batz. En revanche, de Berne à Neuchâtel, les lettres payaient un batz, alors même que la distance séparant ces deux villes n'était que de 32 kilomètres environ. Dans ce dernier cas, la réduction sur courtes distances, première expression du port local, ne s'appliquait qu'à des transports n'excédant pas 8 kilomètres. En fait, les taxes prévues uniformément, semble-t-il, par le tarif, étaient donc fort dissemblables. Les mêmes remarques s'appliquent au trafic des « hardes, marchandises et autres pareils effets », ainsi qu'aux transports d'argent; pour ces derniers, la réduction concerne les distances inférieures à la moitié — et non au quart — du trajet prévu par le tarif.

Face à ces constatations, on peut se demander sur quelle base était taxée une lettre empruntant deux lignes différentes, appartenant au seul réseau bernois et passant de ce fait obligatoirement par Berne [91]. Il est probable qu'elle payait le port entier, une réduction de taxe pouvant ou non se justifier selon le critère adopté [92]. Reconnaissons cependant que les cas de ce genre devaient être rares; il convient donc de ne pas leur attribuer une importance démesurée.

Le tarif de 1677 prête à la critique à cause des quelques différenciations infondées qui en résultent. Il eût été plus logique de percevoir les taxes en fonction de la distance parcourue et d'adopter une échelle assurant l'égalité de traitement de toutes les lignes postales. En dépit de ce reproche, on doit admettre que le premier tarif bernois exprime d'emblée plusieurs intentions très louables. Nous pensons principalement aux réductions accordées en fonction des distances, ainsi que de la quantité des plis confiés simultanément

[90] Cette formule en français est en fait tirée d'un tarif ultérieur, paru le 30 juin 1718. Le texte allemand correspond à celui de 1677.

[91] Le réseau postal avait en 1677 la forme d'une étoile; toutes les lignes partaient de Berne.

[92] Supposons le cas d'une lettre expédiée de Flamatt à Berthoud. Les distances Flamatt-Berne et Berne-Berthoud sont respectivement de 15 et 22 km., soit 37 km. au total. Les lignes empruntées sont celles de Berne à Genève et de Berne à Zurich (150 et 125 km.). Pris individuellement, chacun des deux tronçons du parcours est inférieur au quart de la longueur des lignes auxquelles ils appartiennent (respectivement 15 et 150 km., 22 et 125 km.). Au total, la distance Flamatt-Berthoud est inférieure au quart de celle de Berne à Genève, mais supérieure au quart de celle de Berne à Zurich. Selon la ligne prise comme base de calcul, le port pouvait donc varier.

au courrier. La division tripartite lettres-paquets-espèces a le grand mérite d'être très simple. Il n'y a pas trace encore de lettres recommandées, d'imprimés ou de cartes postales [93]. L'expérience des fermiers bernois montrera les réformes et les précisions à apporter par la suite.

Quelques mois après la promulgation du tarif valable au départ et à destination de la ville de Berne, parut à Genève un « Tariffe des ports de lettres et pacquets », le 13 novembre 1677 [94]. Son préambule était le suivant : « Tariffe du Sr Beat Fischer, que le commis du bureau des postes et messageries de Berne exigera à Genève, au cas que les négocians de ladite ville confient audit bureau tout ce qu'ils ont à envoyer du costé de la Suisse et d'Allemagne. » Le tarif s'inspirait de principes identiques à celui de Berne, et en reprenait même partiellement les montants [95]. Pour les lettres à destination de la Suisse allemande (Zurich, Saint-Gall), il était acquitté un port plus élevé au départ de Genève qu'à celui de Berne [96].

Le tarif de 1677 devait avoir plus de qualités que de défauts, si on en juge par sa longévité. Ce n'est que le 30 juin 1718 qu'il fut remplacé par un « Tarif ou règlement concernant les Ports de Lettres, de Hardes, d'Argent, de Marchandises, et d'autres Effets de telle nature » [97].

La classification des divers objets du transport y est restée inchangée. En revanche, les précisions et les différenciations au sein de chaque catégorie sont devenues beaucoup plus nombreuses. La question du port local a fait l'objet d'une nouvelle étude tendant à supprimer les inégalités de traitement que nous avons relevées plus haut [98]. L'échelle des distances est appliquée avec plus de rigueur qu'auparavant. Le centre du réseau est toujours la ville de Berne. Le rayon local est délimité par les localités de Soleure, Fribourg, Morat, Berthoud et Thoune. Dans ce rayon, les lettres de toute nature ne paient qu'un port réduit de moitié.

En ce qui concerne les lettres expédiées d'un lieu autre que Berne, le tarif de 1718 apporte une précision qui met fin à toutes les incertitudes :

[93] Les Thurn et Taxis ainsi que la France admettaient les lettres recommandées (Spielmann, p. 66).

[94] Rivoire, p. 448, n° 2445.

[95] Il en était ainsi pour les lettres simples, doubles et triples, de même que pour les paquets de lettres au-dessus de deux onces. Les paquets payaient eux aussi un batz par livre, mais ce tarif ne s'appliquait qu'aux paquets au-dessous de trois livres.

[96] Les tarifs bernois interurbains exprimés en creutzers pour une lettre simple peuvent se résumer par le tableau suivant:

	Genève	Berne	Zurich	Saint-Gall
Genève	—	4	6	8
Berne	4	—	4	6
Zurich	6	4	—	—
Saint-Gall	8	6	—	—

[97] ACV Ba 9[1], n° 45.

[98] Cf. *supra*, p. 88-89.

« une Lettre simple que le Courrier ne portera que 5. lieues [99] loin ou moins ne payera que 2 creutzers. Mais celles qui iront plus loin payeront plus à proportion et même le Port entier d'un Bache [100] ». Ce mode de taxation peut s'appliquer dans n'importe quel cas.

Le tarif de 1718 règle également de façon uniforme le problème des messagers porteurs du courrier dans les régions à l'écart des lignes postales régulières: « Pour ce qui regarde les lieux Ecartés des Routes ordinaires ou il faut envoyer les Lettres par des Messagers entretenus et payés pour cela; il est réglé qu'on n'exigera par Lettre outre le Port ordinaire que 2 creutzers. »

Le tarif applicable aux « Hardes, Marchandises, Argents et autres Pareils Effets » resta inchangé.

En 1746 parut un nouveau tarif, qui correspondait dans son ensemble à celui de 1718 [101].

Quelques nouvelles modifications et précisions furent en revanche apportées par le « Règlement et Tarif des postes de la Ville et République de Berne, donné le 10. Mars 1774 et le 13. Mai 1778 » [102], à l'occasion du renouvellement du bail de la ferme des postes et des messageries. En ce qui concerne les lettres, il y est prévu « qu'on usera de modération en taxant les lettres qui renferment des échantillons ». C'est la première fois qu'apparaît dans un tarif bernois des lettres une différenciation fondée sur la qualité d'un envoi, et non sur le poids ou la distance. Pour les hardes et les marchandises (art. II), une nouveauté doit être signalée: certains articles, spécifiés dans le tarif, sont frappés d'une taxe supplémentaire, perçue sous forme de péage. Il s'agit des « Marchandises, pour le Port desquelles on paye quelque chose de plus que ce qui a été fixé par l'article II de ce Réglement, en cas qu'elles soyent destinées pour le Pays-de-Vaud ou qu'elles en viennent. » La poste, qui ne pouvait habituellement exiger du destinataire le remboursement des droits de péage et de douane qu'elle avait acquittés sur la route, fut expressément autorisée à exercer une pratique contraire dans le cas des objets cités [103].

Le transport des espèces bénéficia lui aussi de l'instauration du port local. Partout où la lettre simple coûtait deux creutzers, les espèces d'or furent

[99] La lieue dite de Suisse, de 1800 toises de 10 pieds, est de 5200 mètres (Chevallaz, p. 23).

[100] Nom français du batz.

[101] Buser, p. 13.

[102] ACV Ba 31.

[103] Il s'agissait « de l'or et de l'argent en masse, billon ou lingot, jouaillerie fine, et ce qui est enchassé en or; de l'horlogerie, jouaillerie fausse ou ce qui est enchassé en argent; du fil blanc et des dentelles; de l'or et de l'argent rompu, broyé ou brûlé; des beaumes, essences et huiles précieuses; de la pelleterie fine; de drogues fines, de myrrhe; de toiles », etc.

taxées à 1/8 pour cent au lieu de 1/4, et celles d'argent à 1/4 au lieu de 1/2. La taxe était réduite de moitié lorsque le transport s'effectuait par coche. Le personnel postal devait expédier les versements par le premier courrier, sur ordre de l'expéditeur ou spontanément selon les cas. Les commis de la poste n'étaient dispensés de cette obligation que lorsque la somme excédait cinquante écus neufs.

L'Etat de Berne ne cessa, par l'intermédiaire de la Commission des postes, de contrôler la stricte application des tarifs. Lors de chaque renouvellement du contrat d'affermage, ceux-ci étaient revisés et approuvés par arrêtés des Conseils [104]. Depuis 1718, ils restèrent pratiquement inchangés. La République Helvétique mit fin à ce régime en 1798.

Pour être complet, signalons que la franchise de port n'était accordée qu'aux envois officiels. La Commission des postes l'étendit en 1792, à Morges, aux correspondances concernant les pauvres. Elle fit un geste identique à Nyon, Aubonne, Bonmont et Lausanne l'année suivante [105].

b) Le droit de plainte contre la poste et la responsabilité de celle-ci

Dans leur seconde partie, les tarifs et règlements des postes bernoises contenaient diverses indications sur les moyens de droit utilisables en cas de plainte contre la poste, et sur l'étendue de la responsabilité des fermiers et de leurs employés.

L'existence d'une responsabilité de l'entreprise était subordonnée à plusieurs conditions. Il fallait tout d'abord que l'objet de la réclamation ait été dûment remis et consigné par son expéditeur au bureau ad hoc, avec déclaration honnête de son contenu et de sa valeur. Hors des « Lieux Capitaux » [106], les objets de poste devaient être remis aux commis et facteurs des bureaux les plus proches. Ces bureaux étaient cependant encore rares. Aussi les usagers de la poste pouvaient-ils, en l'absence d'un office de consignation, confier les objets lourds au conducteur de la messagerie, et les lettres au courrier postal. La déclaration des envois a de tout temps fait l'objet d'une pratique sévère. L'infraction au règlement entraînait la confiscation de l'envoi, voire même la condamnation de l'expéditeur de mauvaise foi [107]. Des sanctions de ce genre se retrouvent dans les législations moder-

[104] Stucki (p. 69) mentionne que les tarifs de l'entreprise Fischer furent approuvés pour la dernière fois en 1793 par la Commission des postes.

[105] Henrioud, Vaud, p. 109.

[106] On désignait sous ce nom les localités énumérées dans le tarif. Celui de 1677 n'en citait que huit, ceux de 1718 et 1746 vingt-deux, et celui de 1774-1778 vingt-trois.

[107] Buser, p. 13. Voir également ACV Bn 10, lettre de LL. EE. de Berne, du 25 août 1784, relative à la fausse consignation effectuée par un bijoutier Coste, de Lausanne.

nes, en particulier dans le cas des lettres de voiture accompagnant les marchandises transportées par chemin de fer. Il en est de même en droit maritime, où le connaissement est considéré comme preuve du contenu du chargement.

Le droit de plainte était également limité dans le temps. Le tarif de 1718, identique sur ce point à celui de 1677, prescrivait: « Finalement pour procurer de la seureté aux dits Fermiers de nos Postes, et les mettre a couverts de tout Domage, il est ordonné que ceux qui auront à réclamer ou demander des Effets a y ceux confiés ayent a former leur clame dans le terme de trois mois, a conter dès le tems que le reclamant aura eu connoissance du fait; le quel tems étant écoulé sans qu'on ait fait les suites nécessaires pour les repeter nos Fermiers n'en seront absolument plus responsables. » Ici encore, remarquons l'analogie existant, en matière de prescription, entre ces dispositions et celles du droit moderne. Autrefois comme aujourd'hui, le délai imposé pour ouvrir action était bref.

Lorsque la plainte est reconnue valable quant à la forme, la procédure varie selon la valeur litigieuse. Jusqu'à cent livres, les causes sont jugées en instance unique sans recours [108]. Le juge qui a des raisons de douter de son impartialité doit se récuser. Lorsque la valeur litigieuse se situe entre cent et deux cents livres, les mêmes magistrats sont compétents, mais le recours est ouvert auprès de « das aussere Stattrecht ». De deux cents à mille livres, l'autorité de recours est la « Teutsche Appellation-Kammer ». Au-dessus de mille livres, la procédure ne change pas au niveau des juridictions inférieures; la partie recourante est cependant admise à porter la décision qu'elle attaque devant le tribunal suprême [109].

Le tarif de 1718 n'est pas aussi riche en détails. La procédure était probablement restée inchangée. Depuis 1746, de nouvelles compétences furent créées. Le tarif de 1774-1778 les confirma. Toute plainte concernant l'inobservation du tarif ou la négligence des bureaux pouvait être déposée à la direction des postes pour les affaires touchant la ville de Berne et sa banlieue. Dans les autres cas, le bailli de l'endroit était compétent. Les causes étaient jugées en deux instances lorsque la valeur litigieuse n'excédait pas cent écus (première instance: bailli ou direction des postes; deuxième instance: Commission des postes). Dans le cas contraire, la cause pouvait être déférée en dernière instance à l'Advoyer et Conseil de la Ville de Berne.

[108] Fluri, p. 338-339 : « *Es soll eines jehwesenden Grossweibels, Einungers und Gerichtschreibers Erkantuus darüber absolut und decisiv seyn* ».

[109] Fluri, p. 340 : « ... *sollen die gewohnten erst und andere Instanzen auch gebraucht werden, der beschwärenden Parthey aber die ergehende Urtheil weiters und alhero vor den höchsten Gewalt zu ziehen zugelassen seyn* ».

Le tarif de 1778 s'étend longuement sur les règles relatives aux consignations (Art. IV). Il semble bien que seule l'adoption de principes précis et rigoureux pouvait mettre la poste à l'abri de trop nombreux ennuis. Les commis sont invités à décliner leur identité, sur demande, et à exhiber leurs livres. Ils doivent délivrer des reçus lorsqu'ils en sont requis, « pour les sommes d'argent ou autres effets de prix, qu'on voudra leur remettre ».

Les règles de procédure deviennent toujours plus détaillées, ce qui permet de supposer que le nombre des cas litigieux s'est accru au cours des années parallèlement à celui des transports de courrier. Petit à petit, la poste s'est vue contrainte d'endosser des responsabilités dont ses premiers dirigeants n'avaient certainement pas soupçonné l'ampleur. Si la ferme bernoise a su mériter, au cours de son existence, la confiance des usagers, elle a dû en contrepartie veiller à assurer un service irréprochable. Exposée à des critiques quotidiennes, elle devait posséder un règlement strict et précis délimitant clairement ses responsabilités. Le tarif de 1774-1778 lui prescrivait « de tenir des commis partout où le besoin peut l'exiger, et de choisir pour cela des gens capables ». Son succès grandissant prouve qu'elle s'est pliée à cette exigence, pour son plus grand profit comme pour celui des usagers.

c) Le secret postal

La garantie du secret postal est rapidement apparue comme une condition nécessaire à la confiance des usagers vis-à-vis de la poste. Aussi la ferme bernoise des postes s'attacha-t-elle à faire preuve de toute la discrétion voulue. Il semble, d'après les témoignages, que le secret postal était convenablement sauvegardé [110]. Cependant, le principe du secret connaissait une restriction dont l'application plus ou moins large pouvait entièrement changer la face des choses: le secret n'existait que pour autant qu'il ne s'agît point d'envois de caractère douteux. Ce principe résultait de la pratique, car il n'était consigné dans aucun contrat d'affermage ou autre acte juridique. Les autorités de censure pouvaient dès lors l'appliquer de façon très élastique.

Lorsqu'un pli paraissait receler quelque machination indésirable, les employés de la ferme avaient le droit de s'en saisir. Les directeurs de la poste, ainsi que la Commission des postes, étaient avisés et tranchaient le cas. Dès cet instant, il va de soi que la lettre incriminée était ouverte. Les cas graves étaient examinés secrètement par un conseil spécial.

La plupart des envois saisis contenaient des informations de caractère politique. Les mouvements révolutionnaires et les conspirations du XVIII[e]

[110] Stucki, p. 73.

siècle (Davel, Henzi par exemple) avaient suscité la méfiance des autorités bernoises. Celles-ci eurent dès lors beau jeu à démasquer les organisations secrètes par le truchement de la poste. Cette institution apparut donc à cette époque sous un jour inattendu.

Lorsque les premiers signes précurseurs de la Révolution se manifestèrent, et que la souveraineté bernoise sur les pays sujets se trouva de plus en plus contestée, il semble que le secret postal perdit toute signification. Frédéric-César de la Harpe le déplorait en 1796, dans le cadre d'une « énumération des prérogatives de la caste souveraine » bernoise. Parlant de la puissance de la famille Fischer, il écrivait: « De là cette facilité avec laquelle le secret des lettres a été violé; de là ces nombreuses atteintes portées à la foi publique, et ces sourdes manœuvres qui ont précipité dans l'infortune tant de citoyens honnêtes, coupables d'avoir épanché leurs cœurs dans le sein de l'amitié. Nulle part, peut-être, le secret des postes n'est violé avec plus d'audace. Les baillis se sont arrogé le pouvoir de décacheter les lettres et de retenir celles qui leur déplaisent » [111].

Des raisons économiques et financières incitèrent elles aussi les autorités bernoises à faire preuve d'indiscrétion. Les postes se mêlaient souvent de façon peu honnête à certaines machinations. L'organisation des frères Fischer, dont la réputation de sérieux ne pouvait pourtant être mise en doute, soutint parfois des manœuvres boursières bernoises au détriment d'autres villes. C'est ainsi que plusieurs correspondances provenant de Paris et destinées à Fribourg furent parfois retenues pendant trente-six heures à Berne; il s'agissait de donner à certains commerçants et spéculateurs de bourse la possibilité de réaliser de bonnes affaires [112].

C. Les transports et la poste dans les autres régions du Pays romand [113]

a) Genève

Cité des plus actives [114], Genève accueillit en ses murs une multitude de commerçants et de voyageurs durant tout le XVIII[e] siècle. Les relations

[111] De la Harpe, tome I, p. 258, note.
[112] Stucki, p. 74.
[113] Divers auteurs ont déjà étudié, de façon plus ou moins approfondie, l'histoire des postes de Genève, Neuchâtel, Fribourg et du Valais. Nous nous sommes souvent inspiré de leurs ouvrages en rédigeant les pages qui vont suivre. Afin de ne pas nuire à l'intelligence du texte en l'entrecoupant de notes trop fréquentes, nous nous sommes abstenu de multiplier les références. Les ouvrages consultés sont: Muller, Henrioud (tous les ouvrages cités en bibliographie), Fulpius, Spielmann, G. Baumann.
[114] Cf. *supra*, p. 39.

d'affaires de plus en plus nombreuses, de même que les facilités apportées aux voyages stimulèrent le trafic.

Située aux confins de la France et de la Confédération suisse, bordée au sud par les terres savoyardes, Genève était le point de départ de plusieurs organisations de transport de la poste et des voyageurs. Des courriers réguliers circulant deux fois par semaine reliaient Genève à Seyssel, à Morez et à Poligny, ainsi qu'à Lyon. Les courses étaient effectuées par les fermiers généraux des postes de France. Du côté suisse, un service de la ferme Fischer assurait la liaison régulière avec Berne, à travers les Pays de Vaud et de Fribourg. Les 10 et 20 septembre 1675, deux mois à peine après l'instauration de la régale des postes bernoises, Fischer informa son gouvernement que deux courriers hebdomadaires se rendraient à Genève par Fribourg, Moudon, Lausanne et Morges. La durée du trajet était de deux jours, avec départ de Berne et de Genève le dimanche et le jeudi, et arrivée à destination le mardi et le samedi. A côté de ces services de courrier, il était établi un ordinaire pour Genève destiné à transporter au moins une fois par semaine, de façon pratique et commode, les gens et leurs bagages [115].

La création de la régale des postes bernoises suscita de vives oppositions à Genève. La ville vivait à ce moment-là sous le signe de la liberté du trafic privé des messagers. Ceux-ci s'étaient vu interdire quelques années auparavant (1669) l'accès régulier des routes françaises [116]; les mesures du gouvernement bernois les empêchaient maintenant d'espérer réaliser des gains réguliers en Suisse. Trop restreinte dans son territoire, la République de Genève n'avait pas jugé bon ni utile de créer une régale des postes ; cette manière de faire, parfaitement adaptée à la situation, présentait cependant l'inconvénient de n'offrir aucune protection aux messagers genevois à l'intérieur du territoire de la République: si Genève voulait laisser à d'autres le soin de l'alimenter en courrier et en voyageurs, elle devait tolérer leur présence en permanence. Cet état de faits contraignit les messagers privés genevois à gagner leur pain face à une forte concurrence.

Berne et la France assuraient la presque totalité des transports de lettres sur le territoire de la République. En outre, les postes sardes possédaient depuis 1703 un bureau de poste au bout du lac. Toutefois, la ville de Genève assumait sa propre organisation de distribution du courrier. Le service de la poste aux lettres fut confié au début du XVIII[e] siècle à un nommé Abraham Diodati, qui portait le titre de directeur des postes de Suisse,

[115] Exécution du chiffre XV du contrat du 21 juillet 1675.

[116] Il s'agit de la reprise par la France de l'exploitation exclusive de ses lignes postales. La date de 1669 correspond à la disparition du « chasse-marée » Genève-Lyon (cf. *supra*, p. 55). Le monopole français ne s'appliquant qu'aux lettres, un service privé de voyageurs put être maintenu par coche entre Genève et Seyssel.

d'Allemagne et d'Italie. Il engagea en 1734 deux commis porteurs de lettres pour les distribuer en ville, lesquels recevaient une rétribution commune annuelle de 60 écus blancs, plus un écu d'étrennes à chacun. Ils étaient tenus de « n'altérer jamais la taxe d'aucune lettre, de n'en distraire point, de ne les laisser voir à personne, et de n'en reprendre aucune, lorsqu'ils les auront une fois remises » [117]. Cette garantie du secret postal est intéressante, mais nous ignorons dans quelle mesure elle fut respectée ou au contraire violée.

Le bureau de poste français, ouvert avec l'assentiment du Petit Conseil en 1669, moyennant 50 pistoles de redevance annuelle à payer par la France, fonctionna officiellement jusqu'en 1773. Cette année-là, à la suite de différends franco-genevois, il fut transféré provisoirement à Versoix, alors bourg français. Il rouvrit ses portes à Genève l'année suivante et y resta jusqu'en 1815.

Genève abrita depuis 1675 un bureau de poste bernois [118]. A deux reprises [119], le gouvernement genevois crut pouvoir en faire un objet de chantage vis-à-vis de la ferme bernoise, mais ses tentatives échouèrent.

b) Neuchâtel

Le Pays de Neuchâtel est situé sur la route de Berne à Paris. Il est donc un trait d'union entre Berne et la France. Du point de vue postal, il a fait l'objet de luttes continuelles entre Fischer et les fermiers généraux des postes françaises, luttes au cours desquelles Fischer finit par triompher grâce à ses dons de diplomate.

Neuchâtel constituait une étape sur la route Paris-Soleure. Elle était régulièrement desservie depuis 1675, une fois par semaine, par un ordinaire de la ferme bernoise. Soleure abritait l'ambassade de France. La route qui y menait connaissait donc en permanence un trafic important.

Fischer, qui cherchait à détourner les courants du trafic postal au profit de Berne et de son entreprise, poursuivit à Neuchâtel l'action tentée parallèlement en Valais. Il s'agissait pour lui de se faire confier les courriers transitant en Suisse entre la France et l'Italie. A l'époque de la création de la régale bernoise des postes, ceux-ci empruntaient la route de Lyon et du Mont-Cenis. Le trajet était si long et les courses si mal organisées qu'il fallait attendre trente-cinq jours la réponse à une lettre écrite de Paris à Milan. Entre Soleure et Paris, les lettres mettaient de dix à onze jours.

En mars 1688 déjà, Fischer était allé tenter sa chance à Paris. Introduit

[117] Dufour, p. 59.
[118] Sur les circonstances de son ouverture, cf. *supra*, p. 73.
[119] Lorsqu'il fut question de sa création, en 1675, et lors du conflit opposant Fischer à Thellusson et Guiger (cf. *infra*, p. 102 ss, et *supra*, p. 73).

par une de ses relations, M. de Courcelles, directeur des postes d'Alsace, auprès de Louvois, alors ministre de Louis XIV et surintendant général des postes, il put présenter à son interlocuteur un véritable projet prévoyant d'établir une liaison double entre Paris et Milan, via Dijon, Besançon et Neuchâtel, laquelle permettrait d'acheminer le courrier à destination dans l'espace de huit jours. Les lettres recevraient réponse en seize jours au lieu de trente-cinq. La réponse de Louvois fut décevante : « A l'égard de la proposition que fait M. Fischer d'établir deux ordinaires sur Milan, je ne crois pas qu'il y faille songer, à cause de la difficulté des montagnes ».

Fischer ne s'avoua pas vaincu. L'année suivante, en 1689, il se rendit en Bourgogne afin de parlementer avec Gagnot, directeur général des postes de la Franche-Comté. Il avait pris soin auparavant d'accorder une attention toute particulière aux transports de courrier en provenance et à destination de Soleure, espérant se signaler favorablement à l'attention de ceux qui n'avaient pas voulu de ses services l'année précédente. Les conversations avec Gagnot aboutirent à un accord prévoyant l'instauration de trois ordinaires hebdomadaires de Paris à Besançon et Pontarlier. Là, Fischer devait prendre en charge le courrier à destination de Berne et de Soleure. La durée du trajet Paris-Soleure se trouvait réduite de onze à quatre jours.

Le contrat liant Fischer à Gagnot fut conclu le 11 juillet 1690. Fischer s'engageait à envoyer à Besançon toutes les lettres à destination du Comté de Bourgogne et de Paris. Il déclarait se charger, sans augmenter les tarifs en vigueur, de toutes les lettres adressées à lui pour la Suisse et les localités situées entre la Suisse et Pontarlier. Il assurait trois courses entre Besançon et Neuchâtel, via Pontarlier; l'une de ces courses était partiellement à sa charge. Enfin, il s'obligeait à transporter par ses courriers les lettres et lettres-paquets à destination et en provenance du bureau postal de Louvois situé à Neuchâtel.

Gagnot s'engageait à laisser circuler librement lettres et paquets et à payer à Fischer les frais occasionnés par deux des courses hebdomadaires que ce dernier effectuait entre Besançon et Neuchâtel. Il contribuait en outre pour une somme annuelle de deux cents livres, payée par l'administration des postes françaises, aux frais résultant pour Fischer de l'instauration d'une troisième course entre ces deux villes. Les comptes étaient réglés chaque trimestre.

Le contrat était avantageux à Fischer. En effet, il lui permettait d'implanter une ramification de son organisation sur territoire neuchâtelois, et d'y concurrencer directement les services postaux français. Le bureau de poste français de Neuchâtel était le point de jonction.

Cependant, les deux cocontractants avaient imprudemment signé leur accord sans en référer au gouverneur de Neuchâtel. Aussi, lorsque Fischer

s'annonça à ce dernier afin de requérir sa protection, moyennant franchise de port pour les lettres et les journaux officiels, le gouverneur répondit qu'il « n'était pas gagnable par là » et que les courses effectuées par Fischer ne pourraient que nuire aux transporteurs de Pontarlier et de Besançon qui parcouraient déjà le pays. Gagnot avait estimé inutile de prévenir le gouverneur, pensant que les relations postales se trouveraient grandement améliorées et que cette seule perspective justifiait l'exécution du contrat.

Fischer dut rechercher une solution de rechange afin de pouvoir honorer ses engagements. Deux semaines après sa déconvenue, il avait déjà pu organiser un service postal par Sainte-Croix, Yverdon, Payerne, Morat et Berne, évitant la principauté de Neuchâtel, et reliant Soleure à Pontarlier en vingt-trois heures.

La situation ainsi créée ne se prolongea pas et Fischer reçut peu après (1693) l'autorisation de passer par Neuchâtel. Louvois était mort et l'opposition aux services postaux bernois s'était affaiblie. En tant que membre de la délégation chargée de renouveler les liens de combourgeoisie entre Berne et Neuchâtel, et de celle qui était envoyée à Neuchâtel pour présenter à Marie d'Orléans, nouvelle princesse de Neuchâtel [120], les vœux et félicitations de LL. EE., Fischer parvint à se faire agréer en haut lieu. Il se lia d'amitié avec le procureur général Chambrier à Neuchâtel, et fit jouer en sa faveur toutes les influences possibles.

Il convient de préciser que sa position à Neuchâtel était plus forte que celle des fermiers généraux des postes françaises. En effet, ces derniers parcouraient tout le territoire de la principauté et étaient de ce fait au bénéfice d'une autorisation souveraine. Fischer, lui, ne circulait dans la principauté qu'entre Thièle et Neuchâtel et jouissait pour cela de la liberté « qu'établit le droit de combourgeoisie » entre Etats voisins, liberté indépendante des autorisations princières. L'autorisation délivrée en son temps à Louvois était valable pour une durée indéterminée, mais celui-ci l'avait acquise « en son particulier ». Comme il était mort et que la principauté était gouvernée par une nouvelle souveraine, cette dernière se laissa convaincre par l'argumentation de Fischer et déclara l'autorisation caduque.

Comme à Berne vingt ans auparavant, la surprise fut complète. Marie d'Orléans érigea les postes de la principauté en régale d'Etat et octroya à Fischer une patente de concessionnaire qui confiait à l'intéressé, pour une durée de huit ans, l'exercice du droit de régale des postes et messageries dans la souveraineté de Neuchâtel et Valangin. Le document est daté du 20 mai 1695.

[120] Son prédécesseur et frère, le prince Jean-Louis d'Orléans, duc de Longueville, était décédé en 1694.

Marie d'Orléans « cède, confère et remet » à Fischer son droit régalien sur les postes et les messageries. Cela implique pour le fermier des postes bernoises le droit exclusif d'établir des bureaux et de recevoir et distribuer « lettres, depesches, paquets et touttes autres choses ». Les messagers et voituriers précédemment établis jouissent d'un droit viager d'ancienneté qui leur permet de subsister en dépit de la nouvelle organisation postale. La souveraine garantit protection des droits du fermier.

De son côté, Fischer s'engage à établir un troisième courrier entre Pontarlier et Neuchâtel, et à acheminer en quatre jours les lettres de Paris à Neuchâtel. La franchise de port est garantie, entre Pontarlier et Neuchâtel, à toute lettre officielle. Il en est de même des plis adressés au gouvernement en provenance des villes de Berne, Lucerne, Fribourg et Soleure. Enfin, Fischer promet de prélever des taxes raisonnables.

Une nouvelle fois, Fischer avait signé une convention fort avantageuse. Elle était calquée sur celle qu'il avait conclue avec Berne et dont l'application s'était révélée fructueuse. L'essentiel était d'être agréé officiellement par la princesse. On remarque là aussi l'absence de toute redevance à titre de fermage.

La réaction fut vive du côté français. Cinq ans passèrent, au cours desquels les fermiers généraux tentèrent de reprendre pied à Neuchâtel. Ces tentatives se heurtèrent au gouverneur et au Conseil d'Etat de Neuchâtel et échouèrent. Un traité « pour le commerce des lettres » fut cependant conclu le 21 décembre 1700 entre les parties adverses et mit fin aux querelles.

Beat Fischer pratiqua également à Neuchâtel le sous-affermage, confiant l'exploitation de la ligne Berne-Neuchâtel à un nommé Siméon de Thielle, lequel versait à la ferme bernoise, à titre de redevance annuelle fixe, quatre cents livres tournois. A cette somme s'ajoutaient trois cents pots de vin.

Le contrat liant Fischer à la principauté de Neuchâtel fut renouvelé en 1703 pour douze ans sans qu'aucun fermage ne soit mis à la charge des fermiers bernois. Le réseau était étendu à une course de messagers entre Neuchâtel et Yverdon, assurant la liaison avec les courriers postaux venant de Genève. En 1716, Frédéric-Guillaume I[er], roi de Prusse, gouvernait la principauté de Neuchâtel. C'est donc avec lui que MM. Fischer signèrent un nouveau contrat. Les obligations mises à leur charge s'alourdirent sensiblement, au point que l'on puisse se demander s'il existait encore un véritable intérêt, en dehors des questions de prestige, à exploiter les lignes postales neuchâteloises. MM. Fischer devaient verser à la Prusse la moitié du produit net des postes. En cas de perte, ils étaient indemnisés dans une même proportion. Les autres conditions du contrat ne prêtent pas à commentaire.

La famille Fischer se tira à son avantage de l'exécution des lourdes

obligations imposées par le contrat de 1716, grâce à ses relations à Neuchâtel. A plusieurs reprises, elle dut faire face à diverses attaques et tentatives menées contre elle en vue de lui ravir l'exercice du monopole postal. Frédéric le Grand, monté sur le trône en 1740, tenta en 1763 d'augmenter les revenus provenant de la régale et chercha un particulier capable de supplanter les frères Fischer. Les menaces proférées par ces derniers de suspendre leur exploitation, ainsi que la crainte du souverain de Neuchâtel de froisser l'Etat de Berne contribuèrent à maintenir le statu quo.

Plus le temps passait, et plus l'organisation postale des Fischer devenait puissante. L'essor du service postal se manifestait de toutes parts. Cependant, les messagers particuliers faisaient fortement concurrence aux services réguliers. La liberté des voituriers n'était pas restreinte non plus, et leur activité s'exerçait en marge des courses organisées par les Fischer.

La famille Fischer poursuivit son exploitation jusqu'en 1806, au delà de la Révolution. A cette date, le prince Alexandre Berthier, duc de Neuchâtel, rendit au quartier général impérial de Berlin, le 17 novembre 1806, un décret ordonnant qu'à partir du 1er janvier 1807, la poste aux lettres de la principauté serait administrée par une régie intéressée, sous la surveillance du gouvernement.

c) Fribourg

Comme il était borné pratiquement de toutes parts par les terres de ses puissants voisins bernois, le canton de Fribourg fut, on s'en doute, le premier Etat avec lequel Beat Fischer entra en pourparlers pour faire passer ses courriers à destination du Pays de Vaud et de Genève. La configuration des lieux et le dessin déchiqueté des frontières imposèrent même au puissant maître des postes bernoises l'obligation de parlementer avec les autorités fribourgeoises. Un coup d'œil sur la carte permet en effet de se rendre compte que toutes les voies directes reliant Berne au Pays romand empruntent le territoire fribourgeois.

Pour les raisons que nous avons citées dans la partie historique de notre ouvrage, Fribourg n'avait que peu de motifs d'organiser un service de poste autonome. Les frais auraient été considérables et improductifs. A l'époque, pour assurer la rentabilité d'un service postal, il fallait pouvoir compter sur un certain mouvement commercial, auquel le canton de Fribourg était presque totalement étranger.

L'affermage des droits régaliens postaux fribourgeois au bénéfice de Beat Fischer s'opéra le 30 août 1675. Calqué sur le modèle bernois, il est tout à fait dans la logique des choses. Là encore, le gouvernement amodiateur ne

réclama pas d'autre contrepartie que la gratuité du transport des lettres officielles, accordant de son côté libre passage et protection au fermier [121].

Deux routes postales traversaient le canton de Fribourg. La première, inaugurée en 1675, passait par le chef-lieu. Deux courriers hebdomadaires la parcouraient, se rendant de Berne à Genève. La seconde rejoignait la vallée de la Broye en provenance de Berne et passait par Morat et Domdidier, où un péage était perçu. Elle se confondait ensuite avec la première, depuis Payerne. Un messager la desservait chaque semaine.

Dès 1698, suivant l'exemple du gouvernement soleurois, l'Etat de Fribourg fit remarquer aux fermiers bernois que son droit régalien ne lui rapportait rien, et obtint par traité du 29 avril 1698 que MM. Fischer lui paient une redevance annuelle de cent écus ou thaler. L'accord fut signé pour quinze ans et accompagné d'un tarif officiel applicable au transport des lettres.

Le canton de Fribourg prouva par la suite tout l'intérêt qu'il portait aux postes en dépensant des sommes élevées pour l'amélioration de son réseau routier. Vers le milieu du siècle, les messagers montés purent être remplacés par des diligences. C'est à cette époque que le transport des voyageurs accompagne de plus en plus régulièrement celui du courrier.

Au cours du XVIII[e] siècle, l'histoire des postes fribourgeoises ne présente pas un très grand intérêt. Le contrat d'affermage fut renouvelé à plusieurs reprises (1748, 1758, 1773, 1788) sans que les conditions posées de part et d'autre subissent de modifications sensibles. Le fermage passa de 100 à 150 écus. Le compte de l'Etat de Fribourg pour l'exercice 1789-1790 relève que la régale des postes donnait un peu plus de mille livres [122], sur un total de recettes de 428 300 livres. Précisons que ce chiffre doit probablement comprendre d'autres ressources que le fermage acquitté par les frères Fischer [123].

Un « avis au public » datant de 1765 signale quatre arrivées hebdomadaires du courrier en provenance de Genève et de Berne. Le nombre des services a donc été augmenté depuis 1675.

Le canton de Fribourg est resté malgré tout favorable aux messagers. Très tardivement, en 1773 seulement, le contrat conclu par l'Etat de Fribourg avec les frères Fischer déclara qu'il ne serait toléré à l'avenir que « les messagers déjà existants de Soleure, Porrentruy et Neuchâtel ». Il expri-

[121] « *Freyen durchgang und ohngehinderten Pass Unnssers territory, neben aller Unnserer Oberkheitlicher beyhilff, Schutz unnd Schirm* ».

[122] Castella, p. 355.

[123] D'après Kupfer, un thaler ou écu vaut 30 batz et une livre 10 batz. Selon cette table de concordance, la redevance annuelle des Fischer s'élèverait en vertu du contrat d'affermage à 450 livres. Il est cependant intéressant de constater qu'elle représentait la moitié des ressources postales de l'Etat.

mait ainsi l'intention des autorités de remplacer autant que possible les messagers par des courses de la ferme. L'ancien droit fribourgeois contient de nombreux règlements applicables aux messagers. L'un d'eux, daté du 24 avril 1764, concerne le messager de Gruyère à Fribourg [124]. Il est ratifié par le Grand Conseil de Gruyère. De son côté, la ville de Bulle autorise un messager à porter les couleurs de la ville, sans être « en rien responsable dudit employ », le 21 novembre 1789 [125].

Les Fischer demeurèrent en possession de la ferme des postes fribourgeoises jusqu'en 1832. Seule la République Helvétique interrompit leur activité de 1798 à 1803.

d) Le Valais

En Valais, le XVII[e] siècle avait vu apparaître les *Spillüten* [126], musiciens ou tambourins, mais aussi messagers postaux du gouvernement des dizains valaisans. Il fut aussi caractérisé par la succession de petites entreprises dont l'existence était assurée à grand renfort de subsides étrangers versés par les souverains de l'Italie du Nord. Ceux-ci désiraient entretenir des relations suivies avec la Bourgogne, la Lorraine, la Suisse et la France. Toutes ces entreprises furent éphémères, même celle de la famille tessinoise Maderni, qui jouit pendant un demi-siècle du privilège exclusif des transports postaux par le Gothard, jusqu'à Milan, Venise et Rome.

L'histoire postale du Valais est marquée, dès la fin du XVII[e] siècle, par quelques noms célèbres. Les premiers que l'on rencontre chronologiquement sont ceux de Thellusson et Guiger, l'un citoyen de Genève, et l'autre Français de Lyon. Dès 1690, ces deux hommes instaurèrent, avec l'approbation de leur gouvernement, un service de postes et messageries par le Chablais (rive sud du lac Léman) à destination de l'Italie, à travers le Valais et le col du Grand-Saint-Bernard. Cette année-là, la Savoie fut occupée par les Français, et les services postaux interrompus parce que contraires au monopole postal français. Thellusson et Guiger firent alors passer leurs courriers par la rive bernoise du Léman, sans égard à la régale des postes affermée à Fischer.

Le fermier bernois pensa réagir immédiatement et interdire cette concurrence illicite; n'avait-il pas sévi, par le passé, contre d'autres courses effectuées au mépris de la volonté de LL. EE.? Cependant, fort de son droit, il estima plus sage d'entamer des pourparlers avec les intéressés, car

[124] De Vevey, Gruyères, n° 249, p. 239-240.
[125] De Vevey, Bulle, n° 160, p. 151.
[126] Cf. *supra*, p. 57.

les sanctions prises contre les entrepreneurs d'un Etat voisin et ami auraient frappé cet Etat lui-même. Les relations de bon voisinage que Berne entretenait avec Genève commandaient que Fischer fît preuve d'une certaine retenue dans la répression. Un accord intervenu le 10 mai 1691 à Morges devait mettre fin au différend. Fischer et ses deux rivaux se partageraient le trajet Genève-Aoste, le premier nommé assurant les transports de courrier jusqu'à Saint-Maurice, et les seconds effectuant le passage des Alpes au Grand-Saint-Bernard. Les recettes seraient ainsi équitablement réparties.

Le contrat de Morges était applicable jusqu'à fin 1691. On peut s'étonner à première vue qu'il n'ait été conclu que pour quelques mois. Il convient de remarquer qu'aux yeux de Fischer, cet accord ne représentait qu'un premier pas vers la conquête des routes postales à destination de l'Italie. Sans relâche, le maître des postes bernoises poursuivait ses consultations avec les autorités du Piémont. Le contrat de Morges avait été signé par Fischer de façon que les droits qu'il possédait à Genève fussent sauvegardés. Il possédait dans cette ville un bureau de poste de bon rapport, qu'il désirait maintenir en exploitation.

Les tractations menées par Fischer au Piémont aboutirent le 2 juillet 1692 à la signature d'un contrat avec le marquis de Cavaglia, maître général des postes de cette province. L'accord, passé à Saint-Maurice, prévoyait qu'à l'avenir, les lettres seraient acheminées en 48 heures de Turin à Saint-Maurice, et qu'elles parviendraient de là à Amsterdam en six jours. Les correspondances devaient être prévues de manière à ne laisser dans l'horaire aucun battement qui fût susceptible de retarder l'acheminement du courrier. Le service aurait lieu deux fois par semaine, les frais de transport étant équitablement répartis. En outre, un service de voyageurs serait créé, permettant également de transporter des marchandises légères.

Le contrat fut conclu pour la durée de la guerre que la France menait à l'époque [127]. Ce conflit l'avait contrainte à interrompre ses services postaux à travers le Mont-Cenis. Thellusson et Guiger, qui cherchaient par tous les moyens à maintenir leur service d'ordinaires, retardèrent quelque peu sa disparition par des agissements déloyaux: ils ouvrirent un sac cacheté et y dérobèrent les instruments de ratification expédiés de Turin. La manœuvre n'eut qu'un effet dilatoire et les papiers volés furent remplacés.

Se voyant acculés, Thellusson et Guiger vinrent se plaindre à leur gouvernement, qui ne manqua pas de prendre leur parti. Le secrétaire d'Etat Gautier fut dépêché à Berne pour obtenir en faveur de ses concitoyens un droit de passage à travers les terres bernoises. Rien n'y fit. Fischer, consulté

[127] Il s'agit de la guerre menée par Louis XIV contre la Ligue d'Augsbourg, qui se termina en 1697 par la signature du traité de Ryswick.

sur l'opportunité d'octroyer l'autorisation sollicitée, répondit: « Partikularpost eines Genfers und eines Franzosen oder bernische Standespost; Partikularnutzen eines Genfers und eines Lyoners oder Nutzen eines Burgers ». Le choix à faire était clair. La régale bernoise devait être sauvegardée sous peine de voir se créer un dangereux précédent.

C'est à ce moment-là que le conflit postal opposant Berne à Genève atteignit son paroxysme. Défiant l'interdiction qui leur avait été signifiée, Thellusson et Guiger poursuivirent leurs services à travers le Pays de Vaud. Les courriers furent saisis et ramenés à Genève par les soins de la ferme bernoise. Ce que voyant, les autorités genevoises fermèrent le bureau de poste bernois sis en leur ville, bloquèrent les fonds qui s'y trouvaient et paralysèrent l'activité des commis bernois. Fischer révéla alors dans un mémoire adressé à son gouvernement les innombrables manœuvres des entrepreneurs genevois et leur caractère peu honnête. Il dénonça l'arbitraire de leurs revendications et signala ouvertement le vol commis par eux après la signature du traité de Saint-Maurice. Les autorités genevoises renoncèrent alors à imposer plus longtemps des mesures de rétorsion et autorisèrent la reprise du trafic postal normal entre Berne et Genève. De leur côté, les Bernois suspendirent toute action contre Thellusson et Guiger. Ainsi prit fin un conflit postal de deux ans. Fischer, là encore, s'était montré le plus fort.

L'exploitation de la route postale du Grand-Saint-Bernard fut confiée par la suite à Jean-Marc Pasteur, selon contrat de sous-affermage daté du 8 février 1693 [128]. Ce régime resta en vigueur jusqu'en 1703, année où les transports à travers le Bas-Valais et le Grand-Saint-Bernard furent mis aux enchères. Ils furent attribués au gouverneur de Saint-Maurice contre une redevance annuelle de 240 pistoles. L'intéressé fit faillite peu après.

Les tractations concernant le Grand-Saint-Bernard ne s'étaient heurtées à aucune difficulté de la part des autorités. Nous pensons qu'il y a à cela plusieurs raisons. Le Bas-Valais était soumis au Haut-Valais constitué par la réunion des sept dizains, mais il jouissait d'une certaine autonomie sans posséder de gouvernement propre [129]. Les questions engageant l'intérêt de l'Etat n'y étaient pas débattues sérieusement. En outre, Fischer n'avait jamais songé à revendiquer le droit d'organiser les services postaux internes du Bas-Valais. Seules les communications avec l'Italie présentaient de l'intérêt à ses yeux; c'est pour cette raison que ses prétentions se bornèrent au trafic de transit.

[128] Cf. *supra*, p. 80.

[129] La Diète du Haut-Valais nommait suivant un ordre de rotation les six gouverneurs ou châtelains du pays sujet. Ceux-ci restaient en fonctions durant deux ans et étaient à la fois administrateurs et juges. Rillet de Constant (p. XLI) prétend qu'ils « n'étaient là que pour amasser quelques écus au moyen de cette soi-disant justice qu'ils savaient bien se faire payer ».

Lorsque Fischer se fut assuré d'une exploitation régulière à travers le Grand-Saint-Bernard, il tourna ses regards vers le Simplon. La voie était plus directe pour les transports à destination de Milan, et l'ouverture d'un second passage à travers les Alpes valaisannes ne pouvait que renforcer la puissance de la ferme bernoise vis-à-vis des transporteurs zurichois du Gothard. Les fils de Fischer sollicitèrent donc de la Diète valaisanne [130] l'autorisation de faire passer leurs courriers à travers les dizains. Ils obtinrent une lettre-patente qui leur octroyait le monopole du transport du courrier à destination de Milan. Aucune régale valaisanne n'était créée, chaque dizain conservant son autonomie dans les échanges postaux internes. La patente ne concernait là aussi que le courrier en transit (15 décembre 1698). Elle fut renouvelée sans changement en 1713, 1728, 1742, 1757, 1772 et 1788, la dernière fois cependant moyennant un service supplémentaire de journaux.

La lettre-patente de 1698 était l'équivalent des contrats d'affermage précédemment conclus à Fribourg et Neuchâtel par Fischer. Aucune redevance n'était due à l'Etat. Cependant, toutes les lettres étaient franches de port sur territoire valaisan, qu'elles proviennent de l'extérieur ou du pays même.

Tout au long du XVIII[e] siècle, la ferme bernoise des postes assura un service régulier, donnant pleine satisfaction aux autorités valaisannes. La Diète releva en 1728, lors d'un renouvellement de lettre-patente, que le transport des lettres se faisait de façon satisfaisante et qu'une grande commodité résultait pour le pays de la concession accordée aux frères Fischer.

L'affermage resta gratuit, en dépit de l'étonnement manifesté en 1701 par le Grand Baillif, de voir l'Etat frustré d'avantages financiers qu'il aurait dû s'assurer. MM. Fischer offraient chaque année des présents de valeur aux autorités : en 1769, par exemple, leur député à Milan consacra à ces fins 7800 livres de Berne.

Parallèlement aux traités signés avec les autorités valaisannes, MM. Fischer conclurent les conventions postales de Turin (1744) et de Milan (1768) afin de s'assurer le libre passage en Italie. Leur exploitation, légèrement déficitaire à ses débuts, devint florissante et réalisa en 1773 un bénéfice net de 14 077 livres sur un total de recettes de 22 790 livres. Durant la seconde moitié du XVIII[e] siècle, quatre courriers quittaient Lausanne chaque semaine à destination du Valais; deux allaient jusqu'en Italie.

Deux fois par semaine, MM. Fischer transportaient, depuis 1769, un sac de lettres pour le compte des deux offices de France et de Milan. Ce

[130] La Diète comprenait quatre députés de chaque dizain.

trafic leur procurait de fortes recettes, mais ils durent l'interrompre lors de la chute de la royauté en France. A la fin du XVIII[e] siècle, ils avaient pu conquérir l'exploitation des postes valaisannes sans devoir payer de redevance quelconque aux pouvoirs publics. Ils devaient transporter gratuitement les lettres sur territoire valaisan, quelle qu'en fût la provenance. Un important service de voyageurs complétait l'organisation postale.

Quant au trafic interne, qui fut toujours assuré par les Valaisans eux-mêmes, il s'effectuait par messagers. Les vallées latérales du pays n'entretenaient que peu de relations avec la plaine. La topographie des lieux empêcha pendant longtemps la création de routes, condamnant les montagnards à l'isolement [131].

A partir de 1798, les postes furent centralisées dans toute la Suisse. Les Fischer perdirent le contrôle des courriers du Pays de Vaud et se trouvèrent ainsi coupés du Valais dont ils abandonnèrent la route. De 1814 à 1821, ils repassèrent par la vallée du Rhône et le Simplon, puis suspendirent définitivement tout service. Les postes étaient à ce moment-là aux mains des gens du pays.

3. Les transports de personnes

Les autorités responsables se soucièrent exclusivement, à l'origine, d'assurer les transports de courrier. Pour cela, on pouvait soit recourir à des courriers montés, soit engager des messagers à pied. Dans les premiers contrats d'affermage conclus par Fischer avec les divers gouvernements désireux de lui confier l'exercice de la régale des postes sur leurs territoires, on est frappé par l'absence de toute mention relative aux transports de voyageurs. Nous avons relevé [132] le caractère particulier du chiffre XV du contrat d'affermage des postes bernoises, du 21 juillet 1675, par lequel Fischer est invité à organiser des services d'ordinaires à l'intention des Bernois désireux de voyager.

A la fin du XVIII[e] siècle, après plus de cent ans d'existence, la ferme bernoise des postes, de même que les organisations étrangères similaires, assurent parallèlement le transport du courrier et des voyageurs. La sphère d'application de la régale des postes a été élargie et comprend dès lors les transports publics de personnes. La régale du transport des voyageurs jouissait à ce moment, de la part de l'Etat de Berne, d'une protection identique

[131] Schnidrig, p. 5.
[132] Cf. *supra*, p. 82.

à celle qui était accordée au courrier postal depuis 1675 [133]. Les infractions étaient punies, mais en cas de récidive seulement, ainsi que le laisse apparaître la correspondance baillivale conservée dans les archives [134]. A la première infraction, LL. EE. se contentaient d'ordonner la cessation des courses effectuées en marge de la régale. Autant que possible, elles s'efforçaient même de réprimer les simples intentions, sans attendre que l'acte ou la tentative d'acte délictueux soit consommé: « On nous a signalé que divers voituriers genevois et lausannois, notamment les sieurs Pache (demeurant près de l'Aigle), Pache dit l'Anglois et Pache l'ancien courrier, tous de Lausanne, *auraient l'intention* d'instituer un service de diligences ou d'extra-postes de Genève à Lausanne et vice-versa... Etant donné cependant qu'un service de ce genre ne saurait fonctionner sans autorisation officielle... » (suivent les instructions au bailli) [135]. Une autre lettre nous apprend que les courses, pour être illicites, devaient vraisemblablement revêtir un certain caractère de régularité [136]. Se référant à leur lettre précitée, LL. EE. déclarent que le service de poste dont il y était fait mention a été instauré par la suite, en dépit de leurs avertissements. Elles ne jugent pas pour cela nécessaire de brandir la menace de sévères châtiments [137]. L'infraction à la régale du transport des voyageurs, même en cas de récidive, apparaît dès lors comme un délit d'importance très secondaire. Elle se distingue en cela de la violation de la régale du transport du courrier [138].

Les deux lettres précitées parlent d'une possibilité pour l'autorité de délivrer des autorisations à des particuliers, moyennant lesquelles ceux-ci pouvaient effectuer des courses régulières à des fins lucratives. Il est impos-

[133] C'est du moins ce qui ressort des documents que nous avons consultés. ACV Bn 10.

[134] ACV Bn 10.

[135] Lettre du « Präsident und Assessores der Post Commission der Stadt Bern » au bailli de Lausanne, du 4 mars 1786. ACV Bn 10 : « *Uns ist angezeigt worden : dass verschiedene Lehnkutschnere von Genf und Lausanne, und benantlichen von Lausanne, die Srs. Pache beym Adler, Pache dit l'Anglois und Pache der gewesene Currier* Vorhabens seyen, *eine Diligence oder Extra Post von Genf nach Lausanne und vice versa zu etablieren... Wann aber ein solches Etablissement ohne hoch Herkeitliche Authorisation nicht errichtet werden soll...* ».

[136] Lettre du même expéditeur au bailli de Lausanne, du 3 avril 1786. ACV Bn 10 : « *Auf die uns beschehene Anzeige, dass verschiedene Lehnkutschnere von Lausanne und Genf in Unterhandlung gestanden, eine Art Diligences, täglich oder an bestimmten Tagen, zu gewissen Stunden, und um gesetzte Preise von der Person, zwischen Genf und Lausanne zu errichten, ein solches Etablissement aber, ohne UrgH. und oberen Vorwissen und genehmigung nicht errichtet werden soll, als hat uns dieses bewogen, unterm 4 Marz letzthin, denen jenigen Particularen, hinter Lausanne, die mit diesem Project sich beschäftiget haben, eröffnen zu lassen, ohne Oberkeitl. Bewilligung nicht fortzufahren...* ».

[137] Le ton de leurs lettres est très différent de celui des mandats souverains édictés à la suite des violations de la régale du transport du courrier (cf. Mandat souverain du 19 mars 1734, *supra*, p. 78).

[138] Cf. *supra*, p. 79.

sible, au vu des documents en notre possession, de préciser s'il s'agissait d'autorisations dites de police, qui pouvaient être délivrées à tout requérant satisfaisant aux conditions posées par la loi, ou si l'on avait affaire en l'espèce à des patentes proches de nos actuelles concessions. Dans ce cas, l'autorité dispensatrice apprécie les demandes en toute souveraineté et le requérant n'a pas de droit acquis à l'octroi de la concession. Cependant, l'autorisation donnée au particulier d'exploiter un service régulier pouvait être octroyée sous forme d'un contrat de droit privé par lequel la ferme Fischer sous-affermait l'exercice de droits qu'elle avait directement reçus du pouvoir central. Il en fut ainsi des sieurs Boquet [139] et Pasteur [140] en ce qui concernait le service du courrier, à la fin du XVII[e] siècle.

En tout état de cause, la législation de l'époque était très déficiente et manquait de précision. Poursuivre des infractions en vertu d'une décision de l'autorité instaurant la régale des postes équivaudrait de nos jours à fonder un jugement sur contravention exclusivement sur un article constitutionnel, sans qu'aucune loi ou ordonnance d'exécution n'existe et puisse, par conséquent, être invoquée. Si, dans certains cas, une pratique semblable peut avoir cours, on doit cependant craindre qu'une autorité commette des abus de pouvoir, son action n'étant guidée par aucun principe directeur légal précis.

Ainsi donc, la possibilité de voyager était offerte à toute personne à qui ses ressources ne permettaient pas de s'offrir le luxe d'une voiture particulière, ni de faire appel à un voiturier privé dont les prix étaient, par la force des choses, assez élevés. On distingue dès cet instant deux sortes de voyageurs :

a) les voyageurs qui se déplacent à titre purement privé, dans leurs propres véhicules ou dans des voitures de location;

b) les voyageurs qui recourent aux services publics.

Cette faculté de voyager donnée pratiquement à toute personne pourrait à elle seule expliquer l'avènement du tourisme.

A. Les véhicules privés

Pourvu que les transports de voyageurs effectués en marge des services publics ne revêtissent point le caractère de régularité, ils étaient tolérés, même organisés par des transporteurs professionnels. Cette constatation nous amène ici à établir une distinction entre les voyageurs, selon qu'ils étaient propriétaires ou non de leur véhicule.

[139] Cf. *supra*, p. 80.
[140] Cf. *supra*, p. 80-81.

Dans la première catégorie, on ne rencontrait que des gens très aisés. A moins d'être riche et puissant, il était rare que quelqu'un se hasardât à effectuer de lointains voyages dans son propre véhicule [141]. Ou s'il le fallait, les chevaux, eux, étaient changés à chaque relais. Le jeu des relais permettait d'allonger très sensiblement les étapes quotidiennes.

La quasi-totalité des touristes désireux d'effectuer des voyages de façon indépendante avaient recours aux services d'un ou de plusieurs voituriers. A chaque étape importante, on changeait de voiture. Il arrivait même aux voyageurs d'acheter, de vendre ou d'échanger chevaux et voitures durant un même déplacement [142].

Les contrats de transport étaient conclus oralement, sans aucune formalité et sur place, en l'absence de tout tarif uniforme [143]. Le prix du transport se négociait comme celui d'une marchandise quelconque, au vu du confort offert par la voiture, du nombre de personnes et de la quantité de bagages, de la réputation du cocher, et probablement aussi au vu des signes extérieurs de richesse des voyageurs. La nature du parcours jouait naturellement aussi son rôle.

La variété des tarifs de transport, fonction directe de celle des éléments entrant en ligne de compte pour la fixation des taxes, était encore augmentée par le fait que certains voituriers pratiquaient des tarifs forfaitaires, comprenant la nourriture et le logement dans les auberges [144].

A une époque où le goût des voyages se développait rapidement, il n'était pas rare de voir le voiturier faire le premier pas et chercher lui-même ses passagers. La presse était le moyen habituel de signaler au public la possibilité de voyager : « Fred. Dothaux, voiturier, annonce qu'il partira avec 3 chevaux vuides pour Zurich, bien sellés le 1er avril. Il partira une voiture pour Paris le 15 du mois prochain. » « Le sieur Combe d'Orbe, voiturier ordinaire pour l'Angleterre, partira pour Londres avec ses voitures. Il faut s'adresser à lui à Orbe. » « Le Sr. Favre, voiturier, partira de Genève pour Londres avec deux voitures. Si quelqu'un en veut profiter, il n'a qu'à lui écrire au dit Genève »[145].

Les avis de voyage n'émanaient pas seulement des voituriers en quête

[141] L'empereur Joseph II d'Allemagne, qui effectua un voyage en Suisse en 1777 se déplaçait avec trois voitures. Il avait recouru, pour louer des chevaux, au meilleur voiturier de Genève, un nommé Lacombe. L'équipage comprenait 18 chevaux de carrosse et 2 chevaux de selle que l'empereur montait parfois pour mieux voir le pays (cf. Cart, Joseph II, p. 295).

[142] MN 1866, p. 78.

[143] « Nous y (à Basle) avons arrêté un conducteur pour nous mener avec trois chevaux à Berne; nous sommes convenus avec lui de 63 livres et en avons cependant trouvé un autre qui nous auroit mené pour 48 livres. » MN 1910, p. 67 ss.

[144] Voir note 142, p. 109.

[145] Annonces parues dans les journaux neuchâtelois de l'époque, et publiées par le MN 1878, p. 41.

de clients, mais aussi de particuliers non professionnels désireux de voyager à meilleur compte : « Un particulier se proposant de faire une tournée dans la Suisse avec une chaise et un cheval, désirerait trouver un compagnon de voyage qui en partageât les frais. S'adresser au bureau. » « Une personne demande compagnie pour aller à Berne et prendre à cet effet une voiture de louage. »

Le voiturier-loueur accompagnait ses clients. Lorsqu'il possédait une écurie trop importante, il engageait des voituriers à son service, de façon que ceux-ci prennent soin du matériel et puissent effectuer d'éventuelles réparations en cours de route. Cette manière de faire présentait cependant de gros risques, ainsi qu'en témoigne le mémoire adressé par le sieur Gloriot, maître de la poste aux chevaux de Pontarlier, aux autorités du Pays de Vaud, à la suite d'une escroquerie dont il fut victime de la part du nommé Louis Pache, de Lausanne. Ce dernier, venant d'Angleterre, ne trouva pas à Pontarlier les chevaux qu'il avait fait commander. Le sieur Gloriot lui prêta un postillon et quatre chevaux « obligeamment comme à son ordinaire en faveur des voyageurs » à condition qu'il les ménage au cas où il se rendrait avec eux jusqu'à Lausanne. Pache ne tint pas compte de ces recommandations. Après avoir grassement payé le postillon et provoqué par son imprudence un accident au cours duquel une voiture versa dans le fossé, il se rendit à Lausanne en pleine nuit, refusa de payer le prix convenu pour les chevaux, et eut « la dureté de les renvoyer avec le postillon, les uns et les autres également harassés ». Le sieur Gloriot formule pour conclure une demande en dommages-intérêts et réclame un châtiment pour le sieur Pache. Les autorités bernoises furent saisies de l'affaire, ainsi que l'atteste une lettre du 5 avril 1782 émanant du Conseil [146].

Mentionnons enfin qu'à la demande de leurs clients, certains voituriers leur confiaient montures et voitures, à charge pour les usagers de les remettre à l'arrivée à une personne donnée, laquelle en prenait soin.

Telles étaient les modalités des contrats privés de transport de personnes. Ces arrangements présentent quelque analogie avec un système de taxis.

Les véhicules eux-mêmes étaient d'une variété infinie. Outre les berlines [147], on connaissait les chaises de poste, le coupé de voyage et le cabriolet. En outre, les voituriers s'efforçaient par tous les moyens d'agrémenter les déplacements des voyageurs, ainsi qu'en témoigne cette description faite dans un avis de vente [148] : « On offre à vendre une chaise à 4 places, dont le coffre est en fond gris de perle avec une mosaïque, et les baguettes en bleu bien vernies, l'intérieur d'un velours d'Utrecht jonquille, les rideaux

[146] ACV Bn 10.
[147] Voir *infra*, p. 112.
[148] Voir note 145, p. 109.

de maroquin faits à neuf, ainsi que le train qui est remis à neuf et qui est peint en bleu foncé; elle est fort légère pour deux chevaux, on pourrait même s'en servir dans de bons chemins avec un cheval, y ayant timon et flèche pour cela. »

Les voituriers étaient nombreux à l'époque. Leur nombre s'accrut énormément en Suisse, au fur et à mesure qu'affluaient les voyageurs. De 1752 à 1760, on en dénombra en moyenne 173 à Neuchâtel, sans compter les bateliers [149]. Nous n'avons pas connaissance de dispositions légales en restreignant le nombre, si ce n'est une prescription de l'ancien droit genevois datant du 24 août 1689 [150]: « Etant oui le rapport des seig[rs] commis sur requete des postillons, a esté dit qu'en laissant les citoyens et bourgeois dans la liberté de tenir des chevaux de löage en tel nombre que bon leur semblera, on deffend par exprés à tous autres d'en tenir, sauf à ceux ausquels la permission en a esté ou en sera par cy après donnée. »

Notre exposé permet de se rendre compte de la grande variété des modes de locomotion mis à disposition du public au XVIII[e] siècle. Chacun pouvait ainsi trouver le moyen de voyager selon son bon plaisir et dans les limites de ses ressources.

B. Les véhicules publics, la poste

On distingue à l'origine deux catégories de véhicules [151]:

1. *Le coche,* qui se chargeait des paquets lourds et d'un ou de deux voyageurs. C'était un compromis entre le fourgon à marchandises et le carrosse de voyageurs.
2. *Le courrier,* plus rapide que le coche, qui servait à transporter de quatre à cinq voyageurs, et prenait à son bord des dépêches et des objets légers. On signale l'existence de courriers réguliers depuis 1703 entre Gex et Saint-Maurice, à travers le Pays de Vaud.

Par la suite, on remarque des services de diligences à cinq places sur le parcours Berne-Genève (vers 1790). Des *chaises de poste*, voitures plus légères, furent également introduites dès 1783 entre Genève et Berne, puis dès 1790 entre Genève et Neuchâtel.

L'innovation la plus moderne et la plus intéressante, quoique éphémère, concerne les *extra-postes,* c'est-à-dire le transport de voyageurs au moyen de relais. On y affectait des cabriolets légers à deux ou à quatre

[149] Voir note 145, p. 109.
[150] Rivoire, n° 2699, p. 546.
[151] Henrioud, Vaud, p. 91.

roues. L'effectif des chevaux attelés était considérable, ce qui explique le prix élevé de la course. Alors que le voyage en diligence coûtait 8 batz par lieue, celui en extra-poste revenait à 15 batz et demi par deux lieues et par cheval. Si l'on compte qu'il fallait deux chevaux pour transporter une personne en voiture à deux roues, on voit que le prix du transport était à peu près double de celui perçu en diligence. Les attelages nécessaires au transport de plusieurs personnes étaient de quatre chevaux pour deux personnes, de six chevaux pour quatre, et de huit chevaux pour six, en voiture à quatre roues.

Si les extra-postes forment une catégorie bien distincte de véhicules, il faut préciser ici que les termes utilisés dans la littérature pour désigner les divers types de moyens de transport ne sont pas uniformes. On peut cependant admettre que les coches sont des voitures peu mobiles, lourdes et inconfortables. La caisse était directement montée sur des essieux ou suspendue au moyen de chaînes ou de courroies, à l'instar des voitures construites à Kocs (Hongrie). Cette ville a donné son nom aux coches [152].

Un contrat de vente conclu à propos de l'exploitation du coche de Genève à Lyon, le 10 juillet 1716, entre les sieurs Berjon, Solicoffre et Cie, négociants genevois, et l'hôtelier Guillaume Dufour, fournit un exemple intéressant de la nomenclature variée des véhicules en circulation à l'époque [153]. Il montre à quel point le souci de différencier les genres de véhicules selon leur destination était poussé. La vente concerne « quatre mulets pour le prix de sept cents livres monnoye courante en cette ville, plus une chaize à quatre roues, deux cents livres; une berline, cent livres; une chaize à deux roues, 130 livres; tous les « arnets » des chaizes, berlines et mulets, septante livres; une charrette nue, 48 livres cour., le tout quoy le dit sieur Dufour a reçu cy-devant à son contentement... ». Plus loin, on lit : « Le sieur Dufour promet de tenir deux chaizes et une berline propre et honneste aussy bien que les « arnets » et deûment entretenus, et autant de mulets et de chevaux qu'il sera nécessaire pour la conduite des passagers, et des chariots et chevaux pour la voiture des marchandises. »

On le voit, les écrits de l'époque mentionnent aussi des véhicules appelés *berlines* [154]. Celles-ci comportaient des caisses, montées sur les longes du véhicule et suspendues aux courroies fixées à des ressorts. Ces berlines, fabriquées à Berlin vers la fin du XVII[e] siècle, avaient quatre places plus un siège spécial pour le conducteur, et se distinguaient à cette époque par

[152] Kellersberger, p. 12.
[153] Henrioud, Genève, p. 8.
[154] Les berlines étaient le plus souvent propriété de voituriers privés. Elles venaient de Prusse, où la première avait été exécutée pour Frédéric-Guillaume de Brandebourg. Le véhicule comportait deux banquettes en vis-à-vis, une capote mobile et des glaces.

leur construction légère et leur direction facile. Ce n'est qu'au début du XIX[e] siècle qu'on fabriqua en Angleterre des coches sans longe dont la caisse était directement montée sur ressorts.

Le confort du voyage n'était pas parfait, mais s'améliora rapidement, grâce aux efforts déployés pour aménager le réseau routier. Parallèlement à cette modernisation, la profession de carrossier se développa. Sur les chemins caillouteux et accidentés du début du siècle, les voyageurs étaient fort malmenés; il arriva qu'ils fussent jetés hors des voitures. Le XVIII[e] siècle, sans apporter une augmentation des tarifs de transport, assura aux voyageurs une protection relative contre les risques d'accident. Les cochers s'efforçaient en général de veiller au bien-être des voyageurs. Les voyages en diligence étaient meilleur marché que ceux qui étaient effectués par des cochers particuliers, cela va sans dire. Ils présentaient l'avantage d'être plus rapides, grâce au jeu des relais de chevaux permettant de voyager jour et nuit. En revanche, les nécessités de l'horaire empêchaient les voyageurs de prendre quelque répit et de se restaurer convenablement [155].

La majorité des voyageurs recouraient aux services publics. Ils y étaient encouragés par les guides touristiques qui connurent un grand développement à l'époque. L'« Itinéraire du Pays de Vaud, du Gouvernement d'Aigle et du Comté de Neuchâtel et Vallengin » [156] déclare: « C'est surtout la lenteur et la cherté des voituriers qui rendent les voyages en Suisse si dispendieux. La meilleure économie de chaque voyageur sera de suivre la poste ordinaire de Berne ». Ce même guide, prévenant les désirs des touristes, précise ensuite: « On peut faire le voyage de Brougg à Zurich dans une chaise à deux chevaux... », et, plus loin: « Il y a aussi une diligence à Genève pour Constance, qui passe par Neufchâtel et Schaffhouse. On peut descendre sur la route où on le trouve à propos, et on ne se fait inscrire que pour le lieu désiré; on peut aussi se joindre à cette diligence aux endroits par où elle passe. »

Malgré tous les progrès techniques réalisés dans la construction des véhicules, la rapidité du transport ne s'améliorait pas. « Aussi longtemps que les hommes n'utilisèrent pour se déplacer que la force motrice des vents, le courant des fleuves ou la traction animale, la vitesse des transports resta celle de l'homme au pas pour les marchandises et ne dépassa jamais celle du cavalier pour les voyageurs » [157]. Cet immobilisme n'était certes pas de nature à susciter l'impatience du public. Les récits de voyage font constamment état des divertissements auxquels on recourait: conversation, contemplation du paysage. Cependant, en haut lieu, on se préoccupait d'amé-

[155] G. Baumann, p. 152-153.
[156] Page 99. Voir bibliographie.
[157] Science et Vie, p. 4.

liorer dans la mesure du possible les conditions de transport offertes au public. C'est probablement de ce désir de perfectionnement malgré tout que procède l'introduction des extra-postes. A en juger par les correspondances conservées aux Archives cantonales vaudoises [158], les autorités bernoises ont prêté toute leur attention au problème. Une lettre du 20 décembre 1786 adressée au bailli de Lausanne par le président et les assesseurs de la Commission des postes de la ville de Berne déclare [159] : « Un service d'extra-postes a été institué à titre d'essai jusqu'au 1er octobre 1787. LL. EE. nous ont chargés de leur présenter un mémoire complet relatant les avantages et les inconvénients de ce mode de locomotion en vue de son éventuelle introduction à titre permanent. Nous estimons dès lors nécessaire de requérir des renseignements exacts sur les conséquences que pourrait avoir une telle décision, et venons vous demander un rapport précisant les points suivants: Quelles répercussions l'institution pourrait-elle avoir au regard de l'intérêt du public et des particuliers? Quels bénéfices ou au contraire quels désagréments pourraient en résulter pour les habitants de votre bailliage? Enfin, quelles observations formulez-vous à ce sujet? » Un an plus tard environ, soit le 26 novembre 1787, le service d'extra-postes fut suspendu [160]: « En date du 3 août, LL. EE. ont décidé de supprimer les services d'extra-postes introduits à titre d'essai; elles nous ont chargés d'exécuter leur décision. »

Les extra-postes furent ainsi supprimées, bien que permettant de gagner beaucoup de temps. Marcard [161] raconte qu'elles circulaient à une « vitesse extraordinaire ». Arrivé à Coppet au début d'un après-midi, il fut véhiculé jusqu'à Lausanne où il arriva le soir encore, ne se souvenant pas d'avoir jamais voyagé aussi rapidement. Le trajet, couvert d'habitude en neuf heures, l'avait été en cinq.

Il fallut attendre l'apparition des chemins de fer, aux alentours de

[158] ACV Bn 10.

[159] La période d'essai s'est vraisemblablement étendue sur un an. Traduction de l'allemand. Texte original à ACV Bn 10 : « *Damit über eine allfällig anbegehrende permanente Einführung der Extra Post, nach Auslauf der auf 1. Oktober 1787 gesetzten Probezeit, UnsgndH. und Oberen ein vollständiges Gutachten in pro et contra, zu hochdero gutfindender eigenen Verordnung vorgetragen werden könne, finden wir nötig, über die Wirkung der extra-Post, nähere Tariffe einzuziehen, und in Betref Eueres Amts, Euch UmH. Landvogt, Eueren Bericht abzuforderen, dahin : Was dieses Etablissement wohl in Absicht auf das Interesse des Publici und der Partikularen, für Einfluss haben kan, und was davon für Euere Amts Angehörige, in Vortheil oder Nachtheil für Folgen zu erwarten stehen, mithin auf was für Observationen und Gedanken, bey Euch diesorts Obwalten* ».

[160] Traduction de l'allemand. Texte original à ACV Bn 10 : « *Es haben UegdH. und oberen unterm 3. Aug. erkant: dass die auf eine Probzeit eingeführte Extrapost... aufhören solle, und haben uns aufgetragen, Hand abzuhalten, dass deme nachgelebt werde* ».

[161] Marcard, p. 98.

1830, pour voir se réaliser des progrès décisifs dans le domaine du confort et de la rapidité.

C. La rapidité

La rapidité est une condition essentielle du transport. L'entreprise capable de la garantir possède un atout de valeur dans le cadre de la libre concurrence. Les faits nous prouvent que les Fischer ont tout fait pour améliorer la rapidité de leurs services. A cet égard, on peut affirmer qu'ils se sont efforcés d'exploiter au maximum les ressources accrues certes, mais encore fort limitées, qu'offrait leur époque. Le XVIII[e] siècle n'a guère été favorable à la technique. La vitesse des véhicules est restée limitée à celle des attelages.

De légers gains de temps purent cependant être réalisés grâce aux améliorations apportées aux véhicules ainsi qu'au réseau routier. Le système des relais fut lui aussi perfectionné. Ces gains sont secondaires. Les progrès enregistrés ont assuré bien plus le confort du voyageur et le respect des horaires que la rapidité des convois. A notre avis, la cause essentielle de l'accélération des liaisons résulte de la sécurité accrue garantie aux convois par la répression systématique du banditisme. Cette action de grande envergure rendit possibles les déplacements nocturnes. Un exemple illustrera cette affirmation:

Les premiers coches reliant Berne à Genève quittaient Berne le samedi à midi. Ils s'arrêtaient à Fribourg pour prendre le courrier dans le courant de l'après-midi. Le soir, ils parvenaient à Moudon, où les voyageurs descendaient à l'auberge. L'étape du dimanche menait ces derniers à Rolle, après une halte à Lausanne. Le voyage se terminait à Genève le lundi après-midi à deux heures. Il avait duré quarante-huit heures environ. A la fin du XVIII[e] siècle en revanche, quatre services de diligences fonctionnaient chaque semaine entre les deux villes. On partait de Berne le dimanche, le mardi, le jeudi et le vendredi à midi et demie pour parvenir à Genève le lundi, le mercredi, le vendredi et le samedi à huit heures du matin. La durée du voyage se trouvait ainsi réduite à quelque vingt heures. Les chevaux étaient changés toutes les deux ou trois heures, sauf sur le trajet Moudon-Montpreveyres en forte déclivité.

Le gain de temps réalisé est de vingt-huit heures. Les considérations qui précèdent permettent d'en attribuer vingt-quatre à l'instauration du trafic nocturne, et le surplus aux perfectionnements annexes. La vitesse

horaire moyenne a ainsi passé de trois à sept kilomètres et demi à l'heure [162]. Une vitesse de cet ordre représente le plafond des possibilités offertes aux transporteurs du XVIII[e] siècle. Les extra-postes réalisèrent des moyennes supérieures. Nous pensons cependant que celles-ci ne sauraient être prises en considération dans le présent exposé. Les extra-postes ayant été supprimées après une période d'essai, on doit supposer qu'elles présentaient plus d'inconvénients que d'avantages, et que leur rapidité accrue n'a pas constitué aux yeux des transporteurs bernois un argument permettant d'en justifier le maintien.

Les récits des voyageurs confirment que les chiffres obtenus en ce qui concerne les services publics sont applicables aux véhicules privés. Louis-Charles Desjoberts, effectuant un voyage en Suisse en 1777 [163] déclare avoir mis quatre heures de Neuchâtel à Vaumarcus (6 km/h), trois heures de Goumoens à Lausanne (7 km/h) et trois heures et quart de Lausanne à Allaman (6 km/h).

En conclusion, les transports du XVIII[e] siècle étaient lents, très lents même. La nécessité impérieuse de les accélérer a eu des conséquences incalculables. Elle a transformé le visage de nos contrées. Elle a aussi contraint les autorités à prendre d'importantes décisions tendant à permettre au pays de retirer le maximum d'avantages des ressources disponibles à l'époque.

D. La sécurité

Le problème de la sécurité causa des soucis permanents aux autorités bernoises et aux maîtres des postes pendant tout le XVIII[e] siècle. La configuration accidentée du Plateau et des Préalpes favorisait les embuscades et assurait aux bandits des repaires sûrs. Les nombreuses et vastes forêts du canton de Fribourg, de même que celles qui étaient situées au nord de Lausanne, furent durant de longues années le théâtre de constantes et cruelles agressions. Aussi n'est-il pas étonnant que les correspondances baillivales dont nous disposons fassent fréquemment état des sanctions à prévoir, des contrôles à renforcer aux endroits dangereux et des précautions à prendre par les voyageurs.

Dans son ouvrage intitulé « la contrée d'Oron » [164], Pasche consacre

[162] Il est évident que les progrès dont nous avons fait état se sont surtout manifestés sur des distances supérieures à l'étape journalière moyenne de 50 kilomètres. La distance Berne-Genève est de 150 km.

[163] MN 1910, p. 67 ss.

[164] Page 525 ss. Voir bibliographie.

un chapitre à l'activité des bandits du Jorat. A l'époque qui nous intéresse, il précise que si les auberges de certains villages offraient une sécurité relative, les routes continuaient à être le théâtre de nombreux assassinats. Le Jorat était à la fois le quartier général et la retraite des brigands, mais ceux-ci étendaient leurs opérations jusqu'aux portes de Moudon, vers Romont, en Plan près de Vevey, entre Villeneuve et Aigle, et entre Morges et Lausanne. Le gouvernement bernois dut réagir avec vigueur et sévérité pour mettre fin à une situation qui portait un grand préjudice au pays.

La lâcheté des brigands, qui opéraient toujours par bandes de sept ou huit hommes au moins, ne manquait pas d'émouvoir les autorités. LL. EE. furent contraintes de prévoir des châtiments extrêmement sévères. La peine ordinairement prévue était le supplice de la roue : le criminel avait les membres brisés et rompus, et était ensuite exposé sur une roue. Le *Coutumier de la Ville de Lausanne* [165] prévoit à son chiffre 246 que « les brigands et murtriers qui volent les passents seront brises en leurs membres et puis mis sur la roue près le gibet, et illec finira ses jours ».

L'insécurité des transports constitua pendant longtemps un sérieux obstacle à leur développement. Jusque tard dans le XVIII[e] siècle, le métier de bandit se pratiqua le long des routes; ses adeptes ne distinguaient guère entre le particulier en déplacement et les courriers réguliers de l'Etat. Le 28 janvier 1785, l'Avoyer et Conseil de Berne écrivait au bailli de Lausanne qu'il avait édicté une ordonnance destinée à faire respecter l'intégrité corporelle des voyageurs, après avoir appris, à son grand regret, les excès commis le long des routes [166] : « Nous avons appris avec grand déplaisir les perturbations que certains usagers des routes causent à nos services de poste et de diligences. Ces derniers jours cependant, plusieurs individus, faisant preuve d'une audace excessive, se sont permis d'assaillir nos courriers escortés et de les gratifier d'injures et de voies de fait. Un tel comportement nous a profondément irrités, d'autant plus que l'escorte de nos postillons devrait garantir la sécurité de ces derniers. En conséquence, nous avons édicté une ordonnance destinée à protéger les courriers durant leurs déplacements et

[165] Voir bibliographie.

[166] Traduction de l'allemand. Texte original à ACV Bn 10 : « *Sehr missfällig ist uns zu vernehmen gewesen, was massen denen verordneten Posten und Diligences in unseren Landen, auf den Landstrassen, von denen fuhrleuten, nicht nur ausgewichen werden wollen, sondern in lezt obgewichenen Tagen, die Vermessenheit so weit getrieben worden, dass sowohl Fuhr- als übermühtige Landleute sich vergessen haben, die mit unserem gleitversehene Courriers anzufallen, und worten und werken zu misshandlen; da nun dieses betragen unser missfallen höchstens erregt hat, zumalen die mit unserem gleit versehene Postillionen der gemeinen Sicherheit vorzüglich genoss seyn sollen, als haben wir in dieser Absicht, zur beförderung ihres Laufs, und zu werkthätigen Ihnen angedeneyender hülfleistung in gefahr und Noth eine Verordnung ausgehen lassen...* ». Cette lettre fut écrite trois jours après celle relative à l'agression du courrier Nicolas Coendet (cf. *supra*, p. 79) et se trouve probablement en rapport avec elle.

à leur garantir l'aide dont ils pourraient avoir besoin. » Une autre lettre du 5 janvier 1792 [167] est intitulée « Wegen einem nächlicher Angrif des Couriers d'Italie auf die Ryfthaler Strasse [168] ».

Les bandits comprenaient, semble-t-il, deux catégories: outre les gens du pays qui connaissaient fort bien les endroits favorables à l'accomplissement de leurs forfaits, on dénombrait une quantité de vagabonds étrangers que l'on nommait « gueux et rôdeurs ». Trois à quatre fois par an, une chasse générale était organisée à l'improviste en application d'un mandat souverain du 12 août 1717 [169]. Les mandats souverains distinguent les brigands de métier des simples vagabonds, les infractions des premiers étant jugées plus sévèrement que celles commises par les seconds.

Malgré tout, le banditisme diminua d'intensité vers la fin du XVIII[e] siècle. Les exécutions en masse qui avaient eu lieu, ainsi que les efforts déployés par LL. EE. pour l'instruction et l'éducation du peuple finirent par porter leurs fruits.

Si l'on constate donc un certain assainissement des mœurs, il ne faut pas oublier que ce phénomène est dû en bonne partie aussi à l'amélioration des chemins. Les voies de communication, mal entretenues et peu sûres au début, étaient livrées à l'insouciance des habitants du pays et aux dégradations égoïstes des voyageurs. Il arriva à plus d'un convoi de se trouver bloqué dans les ornières et la boue des chemins. Aussi bien des gens continuèrent-ils à voyager à cheval. D'autres recherchaient un compagnon de voyage [170]. « L'isolement dans lequel se trouvait le voyageur, exposé aux entreprises des malfaiteurs qui infestaient la voie publique, constituait sans doute un inconvénient grave, mais comme après tout, les courses à cheval fournissaient le moyen le plus sûr d'arriver à destination promptement, les gens de qualité qui n'avaient à leur suite ni femme ni enfants préféraient à toutes les autres cette manière de voyager, qui du reste était consacrée par la mode » [171].

Il pouvait enfin survenir des accidents indépendamment de toute intervention extérieure. Sans parler des cas exceptionnellement graves [172], certains récits de voyages nous décrivent des voyageurs en fâcheuse posture: « Un brancard de notre voiture s'est cassé dans une descente très rapide, ce qui ne serait peut-être pas arrivé si nous eussions mis pied à terre... Après une demi-heure environ, on est venu à bout de suppléer au brancard cassé, par un morceau de bois attaché avec une chaîne de fer et des cordes... » [173].

[167] ACV Bn 10.
[168] Route de Lavaux.
[169] Pasche, p. 539.
[170] Cf. *supra*, p. 109.
[171] Henrioud, Genève, p. 12.
[172] Cf. *supra*, p. 35, route Le Locle-La Chaux-de-Fonds.
[173] Cf. note 142, p. 109.

En matière de sécurité, on remarquera derechef que le développement du trafic a profondément modifié l'aspect de nos régions au XVIII[e] siècle. Les remarques que nous avons faites au terme de nos considérations sur la rapidité des transports gardent ici toute leur valeur. Ce parallélisme vient souligner l'étroite dépendance existant entre deux composantes essentielles du transport: la rapidité et la sécurité.

E. Les tarifs-voyageurs

Au début de son existence, la poste ne s'intéressa pas au transport des voyageurs. Une telle organisation paraissait peu rentable et trop risquée. La régale proclamée en 1675 à Berne ne visait que le courrier. Mais lorsque le goût des voyages se fut répandu et que la sécurité du transport fut accrue, on s'aperçut que l'organisation régulière de courses de voyageurs répondait à un besoin. C'est alors seulement qu'apparurent les premiers tarifs postaux officiels pour voyageurs.

Dans ces conditions, il ne faut point s'étonner si les tarifs et règlements postaux de 1677, 1718, 1746 et 1774-1778 ne parlent à aucun moment des transports de voyageurs. Encore aurait-on pu édicter des prescriptions concernant les tarifs applicables à ceux prévus par le chiffre XV du contrat d'affermage de 1675. Ce ne fut pas le cas. Nous pouvons supposer que cet oubli est volontaire, les transports en question devant, dans l'idée de LL. EE., être réservés avant tout aux fils et aux parents de citoyens bernois. Les tarifs postaux étant publiés dans les pays sujets et même à l'étranger, il n'était pas nécessaire que le premier venu en prît connaissance. Les prix de transport étaient probablement fixés dans chaque cas, et cela « in leidenlichen Preis », comme le prévoyait le contrat de 1675.

C'est donc vers la fin du XVIII[e] siècle seulement que des tarifs applicables aux diligences firent leur apparition. Les transports de personnes ayant été inclus dans la régale des postes, à en croire certaines correspondances [174], l'autorité devait informer le public des conditions qui leur étaient attachées. En 1783, année où des chaises de poste furent introduites entre Berne et Genève [175], un tarif fut approuvé le 6 juin par LL.EE. et adressé aux baillis pour publication [176]. Il prévoyait la perception d'une taxe de 8 batz

[174] Cf. *supra*, p. 107.
[175] Cf. *supra*, p. 111.
[176] ACV Bn 10. Lettre de la Commission des postes au bailli de Lausanne, du 7 juillet 1783.

par personne et par heure, indépendamment de la distance totale parcourue. Ce mode de taxation resta inchangé jusqu'à la Révolution.

Le tarif restait identique, que le mode de transport soit rapide ou lent. Les extra-postes firent exception [177], mais durant une année seulement.

Aux tarifs-voyageurs s'ajoutaient ceux des bagages à main. Les voyageurs pouvaient emporter en franchise 30 livres de bagages [178]. Seul le surplus de poids était taxé. Le tarif applicable dans ce cas s'inspirait de celui des lettres. Pour les distances jusqu'à cinq lieues, il était d'un batz la livre; pour les distances supérieures, de 2 batz. Un troisième tarif était applicable aux autres marchandises. Il était de 2 batz la livre jusqu'à cinq lieues et de 4 batz au-dessus. Une telle diversité des taxes, fondée sur la nature des marchandises, laisse supposer que l'entreprise pouvait exiger un inventaire détaillé des marchandises qui lui étaient confiées.

Si nous reprenons la base de comparaison admise pour les lettres [179], en faisant derechef toutes réserves quant à son fondement, nous obtenons le prix très élevé de 4 francs par heure, soit par sept kilomètres environ. La faible capacité des diligences est sans aucun doute responsable de cet état de choses.

F. Les prémices du tourisme

Le mot de tourisme exprime pour la plupart des gens une notion essentiellement moderne. Il représente les masses d'estivants que l'on voit chaque année se déverser dans nos stations et visiter nos sites connus. Il désigne les foules qui envahissent nos lieux de villégiature et qui sillonnent nos pistes de ski. Il caractérise enfin d'une manière générale l'exode auquel on assiste lorsque le calendrier favorable aux vacances donne aux gens la possibilité de quitter leur domicile et d'aller à l'aventure vivre quelques jours ou quelques semaines sous d'autres cieux.

Face à cette notion, il convient de ne pas perdre de vue que le tourisme désigne, toutes proportions gardées, un mouvement caractérisant aussi bien notre époque que les âges les plus reculés de l'histoire. Dans son étude rétrospective du tourisme, Krapf [180] exprime l'opinion que celui-ci est, historiquement parlant, conditionné par l'existence préalable de deux éléments: le premier est la connaissance, même toute générale, du but du voyage entre-

[177] Cf. *supra,* p. 111.
[178] Stucki, p. 70.
[179] Cf. note 88, p. 87.
[180] Krapf, p. 53.

pris, ce qui suppose un certain degré de culture. Le second est le libre consentement à l'absence temporaire de son domicile. Cette absence ne doit pas résulter d'une famine, d'une catastrophe naturelle ou d'une autre circonstance contraignant à la fuite.

Analysant brièvement les éléments du tourisme, Auscher [181] conclut que celui-ci est de tous les temps. Il relève qu'à sa base, on trouve toujours l'idée de transport et de logement, et qu'une étude approfondie de ce phénomène permet de se rendre compte qu'il représente l'une des plus importantes fonctions de l'activité humaine.

Les deux auteurs cités ont ainsi énoncé des définitions qui se complètent. Les caractères d'ancienneté, de déplacement volontaire, de transport et de voyage s'identifient, à n'en pas douter, au tourisme pris dans son sens le plus large. Cependant, cette délimitation manque de précision. La notion ainsi définie ne représente pas, à notre avis, la vraie idée du tourisme, dont la caractéristique principale est son aspect pacifique. Aussi ne pouvons-nous suivre les auteurs cités lorsqu'ils font allusion aux touristes grecs, romains et croisés. S'il est vrai qu'il y eut de très nombreux touristes grecs et romains, particulièrement attirés par les thermes et les beautés naturelles de leurs pays, il est exagéré de prétendre que les croisés étaient des touristes. Nous ne saurions admettre que le va-et-vient des armées de diverses puissances ait constitué une activité touristique, même si l'industrie et l'artisanat des régions intéressées s'en sont trouvés stimulés. En dehors de cela, nous estimons que les voyages à but politique, c'est-à-dire ceux qui sont effectués notamment par des diplomates en mission ou des délégués d'un Etat ou d'une communauté ne rentrent pas dans le cadre du mouvement touristique, car ils ne sont pas la conséquence d'un désir de se déplacer émanant du voyageur lui-même. Il en est de même des voyages professionnels et de tous les déplacements qui revêtent un caractère obligatoire. Constatons donc que l'histoire du tourisme ne se confond pas avec celle des voyages, mais qu'elle n'en représente que l'un des aspects.

Il convient encore de préciser que le caractère massif du tourisme actuel l'a rendu anonyme. De nos jours, à moins de s'aventurer dans quelque région isolée, le touriste constitue essentiellement une unité et non une personne, perdu qu'il est dans la masse de milliers de ses semblables. A des époques où les voyages étaient plus périlleux et comportaient une grande part d'inconnu, les quelques gens qui s'aventurèrent sur les routes et les sentiers étaient cependant eux aussi des touristes. On constate donc que l'anonymat caractérise aujourd'hui les populations entières qui se déplacent pour des rai-

[181] Auscher, Léon: Préface à l'ouvrage cité de Vallat, p. 7-10.

sons touristiques. Il ne faut pas en déduire pour cela qu'il est une condition du tourisme. Le touriste est bien de tous les temps, qu'il soit anonyme ou pas. Si nous avons malgré tout intitulé ce paragraphe « les prémices du tourisme », c'est simplement pour souligner que le tourisme a connu au XVIII[e] siècle le début de l'importante évolution qui en a fait l'une des grandes industries du monde moderne.

Le développement du tourisme de l'époque ne résulte pas pour nous de statistiques régulières. Celles-ci font défaut. Les quelques recensements opérés ici et là sont loin de donner une image complète du mouvement des voyageurs dans notre pays. A défaut de chiffres précis, relevons que le trafic touristique était suffisant pour justifier la publication de nombreux ouvrages et favoriser l'éclosion d'une littérature d'un genre tout nouveau.

Certes, l'ancien temps connaissait déjà les guides du voyageur, mais sous une forme très simplifiée. Ces publications n'étaient que de simples indicateurs de distances entre localités. Ici et là, elles attiraient l'attention sur les beautés de la nature. Des cartes fort imprécises les complétaient. Par la suite, les indications se firent toujours plus nombreuses, mais gardèrent longtemps un caractère purement descriptif, de sorte que le voyageur, sachant ce qu'il allait voir, ignorait tout de la meilleure façon de s'y prendre.

Parmi les premiers guides de la Suisse à contenir des précisions véritablement pratiques, il convient de citer celui d'un Bâlois, Matthäus Merian [182]. Cet ouvrage date de 1642 et est intitulé « Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae ». Il donne toutes les précisions voulues sur les droits de douane et de passage, la poste, les bateaux, les auberges et les prix. Dès lors, les publications se multiplient tout en se perfectionnant. Les livres de voyage se font de plus en plus détaillés et contiennent même des prières et des chants. Ils conseillent des remèdes, et se soucient du confort et de l'habillement des voyageurs.

Les beautés naturelles des Alpes et du Jura favorisèrent considérablement l'essor de la littérature touristique. En 1794, lorsque parut l'« Itinéraire du Pays de Vaud, du Gouvernement d'Aigle et du Comté de Neuchâtel et Vallengin », les descriptions du pays ne se comptaient déjà plus [183].

En 1680, Jakob Wagner, dans son « Mercurius Helveticus », pouvait énumérer quelque quatre-vingt-cinq stations balnéaires. M[me] Roland écrivait en 1777: « le voyage de la Suisse devient à la mode ». Séguier de Saint-Brisson constatait « que les habitants sont assez à leur aise à cause de l'argent que portent chez eux les étrangers qui vont visiter les lacs et les

[182] Peyer, p. 58.

[183] L'ouvrage cité mentionne en appendice une quarantaine de « livres sur la Suisse, qui sont sortis de nos presses en langue françoise, ou que nous avons en grand nombre ».

glaciers ». Enfin, Gibbon trouvait en 1784 « qu'il vient trop d'étrangers à Lausanne ».

La concordance de ces témoignages est la meilleure preuve de leur véracité. Mieux que les chiffres, les récits dont nous disposons font apparaître le XVIII[e] siècle comme celui de l'avènement du tourisme. Dans ce domaine, le développement des transports a modifié non seulement la situation économique du pays, mais aussi les habitudes séculaires de ses habitants.

4. Le trafic des marchandises lourdes

Si LL. EE. de Berne avaient pu disposer dès le XVII[e] siècle d'un réseau routier convenable, nous aurions été bien plus mal renseignés que nous le sommes sur l'ampleur du trafic des marchandises dans le Pays romand et sur ses caractéristiques. Les sources officielles (mandats, décrets) auraient fait presque totalement défaut, et tout porte à croire qu'il aurait alors fallu s'en remettre à des appréciations émanant de particuliers et, de ce fait, sujettes à caution.

Nous savons ce que l'on transportait sur les routes parcourant nos régions. Ajoutons qu'en plus des routes, une navigation très active contribuait à l'essor du trafic commercial [184]. Les convois chargés de tonneaux de vin, de bosses de sel et de gerbes de blé se succédaient à de brefs intervalles. Mais le cheminement était rendu de toute façon très lent par l'état déplorable des routes, les charretiers préférant charger lourdement leurs véhicules et renforcer l'attelage afin de parcourir le trajet le moins de fois possible.

Les mandats souverains déjà cités au début de ce travail [185] ne prescrivent que la limitation des charges et l'institution d'un organisme de contrôle des convois: les bureaux de péages. En dehors de ces prescriptions, le trafic des marchandises ne souffrait aucune restriction, et était laissé au libre commerce des voituriers.

Ceux-ci durent, depuis 1738 [186], se munir de *lettres de facture* bien spécifiées, au lieu où ils chargeaient leurs marchandises. Ces attestations, qui mentionnaient le poids du convoi, leur étaient remises par les bureaux de péages. Elles faisaient foi lors des contrôles effectués en cours de route. A défaut de telles lettres, le voiturier pouvait être tenu en tout temps de faire

[184] Jaccard, Pays de Vaud, p. 18.
[185] Cf. *supra*, p. 35.
[186] Mandat souverain concernant les chemins, du 19 juin 1738, ACV Ba 9[1], n° 37.

peser sa marchandise, de décharger le surplus contraire aux prescriptions, et de payer une amende de cinq livres par quintal supplémentaire. Outre les fréquentes inspections des voyers, les bureaux et postes de contrôle étaient nombreux. Il y en avait un en tout cas à chaque péage. La lettre de facture était donc pratiquement indispensable pour permettre au transport de s'effectuer dans des conditions normales.

En 1744 [187], l'amende est uniforme, quel que soit l'excès constaté, et se monte à 40 livres bernoises. Le mandat prescrit en son chiffre IV que les charretiers devront user lors des descentes « de luges, soit gardes roues, dont on se sert en divers lieux ». Sanction: 12 livres bernoises d'amende. Depuis 1760 [188], la charge maximum tolérée est de 45 à 50 quintaux, y compris le poids du chariot. L'amende est de 10 livres par quintal de trop. Le mandat souverain du 15 août 1771 [189] interdit l'usage de « ces Chars ou Charrettes de suite et d'attache, grands et petits, Fourgons à deux ou Chariots à quatre roues, sous peine d'une amende de vingt livres », lorsqu'ils sont remorqués par « de ces grosses voitures de charge, dites communément Chars d'Allemagne ». Deux ans plus tard, le 24 juin 1773 [190], un nouveau mandat rappelle ces prescriptions, précisant au surplus que les marchandises indivisibles par nature qui excèdent le poids toléré, ne peuvent être véhiculées que sur des « chariots à voye large ». Le 15 juillet 1773, LL. EE. portent à la connaissance de leurs administrés que le « Louable Canton de Frybourg » a jugé bon d'adopter purement et simplement leur réglementation sur les chars. Le dernier texte qui nous est connu date de 1788 [191]. Il statue pour le terme de six ans « que la charge d'un chariot d'Allemagne, soit de bagage est fixée à 52 quintaux... y compris le char, ustenciles, chaines, ainsi que l'humidité causée par la neige ou par la pluye ». La surcharge autorisée « fait monter la pesanteur d'un chariot ayant quatre roues à 64 quintaux poid de Berne, y compris le char ». Pour chaque quintal de surcharge entre 52 et 64 quintaux, une surtaxe doit être acquittée; elle varie en fonction de la distance parcourue.

Les mandats souverains contiennent encore bien d'autres précisions, dont l'énumération complète ne présenterait guère d'intérêt. Relevons que le transport des vins faisait l'objet de prescriptions spéciales. La charge maximum, fixée initialement à « deux fustes de la Vaux ou de la Cote ou une grosse fuste de Chene Vin du Païs » [192], fut portée ensuite à 700 [193],

[187] Mandat souverain du 30 avril 1744, ACV Ba 9[1], 109.
[188] Mandat souverain du 4 juillet 1759, ACV Ba 9[1], 110.
[189] ACV Ba 3.
[190] ACV Ba 9[2].
[191] Ordonnance souveraine du 3 septembre 1788, ACV Ba 7, p. 491.
[192] Mandat souverain du 30 avril 1744, ACV Ba 9[1], p. 109.
[193] ACV Ba 3.

puis à 800 [194] pots de vin. L'ordonnance souveraine du 3 septembre 1788 prévoit un régime similaire à celui des marchandises, une surtaxe devant être acquittée pour tout chargement excédant 800, mais ne dépassant pas mille pots.

Vue sous l'angle juridique, l'histoire du roulage évolue parallèlement à celle des routes, sur territoire bernois. L'augmentation des charges maxima va de pair avec l'amélioration constante du réseau routier.

Les amendes perçues auprès des contrevenants n'alimentaient pas exclusivement le trésor public. Les sommes encaissées se répartissaient à raison d'un tiers à l'Etat de Berne, un tiers au bailli du lieu et un tiers au délateur. Les autorités avaient toujours considéré le réseau routier comme un présent offert à la collectivité; elles estimaient équitable dès lors de récompenser ceux de ses administrés qui cherchaient, par la voie de la dénonciation, à en sauvegarder l'intégrité.

LL. EE. firent interdire le gros roulage le dimanche [195], à cause des dérangements qu'il pouvait causer au culte public. L'animation suscitée par les convois, auxquels s'ajoutaient les diligences postales et les voitures privées de plus en plus nombreuses, était considérable.

A côté de ces quelques prescriptions de police, LL. EE. n'édictèrent aucune règle de droit privé. La liberté du commerce était complète. Il appartenait exclusivement aux intéressés de déterminer dans chaque cas les règles applicables au contrat de transport.

Au XVIII[e] siècle, le roulage a atteint une assez forte intensité. On peut même affirmer qu'il caractérise son époque. Le trafic des marchandises lourdes a connu le même destin que celui des lettres et des petits paquets. La structure des organisations de transports est restée cependant toute différente d'un cas à l'autre. Au régime uniforme et centralisé de la poste s'opposait la multiplicité des voituriers rouliers. Certains d'entre eux se chargeaient de transports postaux, avec l'autorisation expresse de la ferme des postes: nous pensons à ceux qui étaient chargés de desservir des régions situées à l'écart des lignes postales.

Les remarques d'ensemble qu'appellent les mouvements du roulage au XVIII[e] siècle sont identiques à celles que nous avons déjà formulées pour les routes. Il est donc superflu d'y revenir. Constatons simplement que les transports routiers ont été assujettis à l'époque — et ils le sont encore maintenant — à des obligations qui dérivaient soit des exigences de l'ordre public, soit du souci des autorités de maintenir en bon état le réseau routier. Il en était de même à l'étranger. Pendant de longues années, par exemple, le seul

[194] ACV Ba 9[2].
[195] Biermann, p. 95.

texte qui concernât en France les entreprises de transports sur routes était celui sur la police du roulage. Il variait selon les époques et édictait, outre les règles concernant surtout la voirie, certaines prescriptions de police [196]. On ne saurait donc reprocher à LL. EE. d'avoir péché par manque d'initiative et par non-interventionnisme en matière de législation sur la circulation routière des convois lourds.

La réglementation du trafic des marchandises étant en étroit rapport avec celle relative aux routes, on ne s'étonnera pas que la République de Genève n'ait rien prescrit dans ce domaine. La très faible longueur de son réseau routier la dispensait de cette tâche.

Neuchâtel avait les plus mauvaises routes du Pays romand [197]. En dépit de cela, le trafic y augmenta sensiblement au XVIII[e] siècle. Le roulage amenait denrées et marchandises souvent de fort loin, le territoire de la principauté étant situé sur la route de Paris. Face à cette situation, le Conseil d'Etat publia en 1752 seulement [198] un règlement concernant les grands chemins. Ce texte ne dit rien du poids ni des dimensions des véhicules. On peut interpréter ce silence dans le sens que les autorités neuchâteloises renonçaient à poursuivre les excès de charge, les voituriers étant obligés par la force des choses d'utiliser des chars légers et facilement maniables. Le lac de Neuchâtel, de son côté, a connu au XVIII[e] siècle une forte animation.

Les routes alpestres n'existèrent à l'état de chemins aisément carrossables que depuis le XIX[e] siècle [199]. Auparavant, elles n'étaient que des sentiers franchis par des mulets lourdement chargés. De ce fait, le Valais n'a pas connu de législation relative au transport des marchandises. Ses routes de montagne n'ont été parcourues au XVIII[e] siècle que par les courriers postaux.

La vitesse des convois de roulage était très faible et ne dépassait pas 3 kilomètres à l'heure [200], sans compter les interruptions dues aux changements d'attelage et à la venue de la nuit. Mais personne n'était pressé.

[196] Rodière, p. 25.
[197] Cf. *supra*, p. 28 et 35.
[198] Lœw, p. 82 ss. Ces prescriptions furent confirmées en 1768.
[199] W. Baumann, p. 85.
[200] D'après les indications de W. Baumann, p. 106.

5. La situation à la fin du XVIII[e] siècle

Tout au long des paragraphes précédents, nous avons eu l'occasion de tirer plusieurs conclusions partielles et de procéder à diverses constatations. Le moment est venu de dresser un tableau général de la situation des transports à la fin du XVIII[e] siècle, à la veille de la Révolution.

L'activité de la poste s'est étendue au trafic des voyageurs, alors qu'au début de son existence à Berne, cette organisation n'englobait que les transports de courrier. Son champ d'activité s'est donc notablement élargi. La poste est devenue une institution régulière, sûre et même relativement rapide, si l'on tient compte de l'état d'avancement de la technique. La famille Fischer, à qui l'on doit son essor, assure la totalité des transports dans le Pays romand et se trouve à la tête d'un vaste réseau de lignes. Celui-ci recouvre tout l'ancien canton de Berne et ses pays sujets : le Pays de Vaud et une partie de l'Argovie. A cela s'ajoutent les cantons de Fribourg, Soleure, Uri, Schwyz, Unterwald, Zoug, Glaris et Lucerne, la principauté de Neuchâtel, les républiques valaisanne et genevoise, ainsi que la région de Milan. Des conventions et des contrats de nature très diverse, reconduits à plusieurs reprises, lient les fermiers des postes bernoises à toutes les autorités gouvernant sur des territoires qui ne dépendent pas de LL. EE.

Dans tout le Pays romand, il n'y a plus de place pour une organisation postale concurrente de la ferme bernoise. Seuls quelques messagers transportent régulièrement du courrier, mais c'est avec l'approbation expresse des Fischer. Sur le territoire de l'ancienne Confédération, il ne subsiste plus, en 1798, que cinq organisations postales [201] indépendantes: les trois entreprises des corporations commerçantes de Bâle, Zurich et Saint-Gall, la poste Fischer et les postes schaffhousoises. Encore convient-il de préciser, dans ce dernier cas, que l'entreprise était en fait intégrée aux postes allemandes. Le maître des postes, Klingenfuss, était investi de sa charge par les princes de Thurn et Taxis. Les cinq organisations citées appliquaient dix-huit tarifs différents [202]. Ceux-ci étaient souvent très capricieux. Lorsqu'un transport dépassait les limites d'une juridiction cantonale unique, les lettres n'observaient pas la règle du trajet le plus court et le plus rapide, mais elles passaient soit au maître de poste qui offrait des conditions favorables, soit à celui qui était le plus rusé. On vendait les lettres comme des marchandises [203]. Ce système se pratiquait aussi dans les transports de voyageurs, avec intervention dans ce cas de la concurrence privée. Les correspondances entre les courses étaient rarement assurées de façon satisfaisante. Les voyageurs

[201] Ce chiffre concerne la poste du courrier.
[202] A l'enchevêtrement des tarifs s'ajoutait encore celui des monnaies.
[203] Bertoliatti, p. 168.

pouvaient être contraints, lors de chaque changement de véhicule, d'attendre plusieurs heures ou même plusieurs jours. Cet état de choses assura une certaine clientèle aux voituriers privés qui étaient, eux, indépendants des horaires.

La ferme Fischer possédait à la fin du XVIII[e] siècle trente-trois bureaux de poste sans compter les simples dépôts, beaucoup plus nombreux encore. En 1773, elle avait à son service trente-huit commis et une vingtaine de messagers et de courriers [204]. Sa situation financière était très florissante. D'après une enquête faite en 1790, elle a réalisé sur l'ensemble de ses lignes postales, pendant la période de 1780 à 1790, un bénéfice annuel moyen de 128 710 livres. Dans ce chiffre, le Pays de Vaud intervient pour un montant de 63 247 livres, Neuchâtel pour 15 858 livres, le Valais pour 16 000 livres environ et Fribourg pour quelque 6 000 livres. Les douze bureaux de poste vaudois firent en 1780 trois fois plus de recettes qu'ils n'eurent de dépenses. En 1790, ce multiple était monté à plus de cinq [205]. De tels chiffres laissent entendre que la poste avait acquis une immense popularité.

Les courses postales acheminant aussi bien le courrier que les voyageurs étaient devenues de plus en plus fréquentes. Chaque semaine, quatre services pour Genève et autant pour Neuchâtel étaient organisés au départ de Berne [206]. A Neuchâtel, les postes arrivaient tous les deux jours de France, d'Allemagne et d'Yverdon [207]. En ce qui concerne Genève, une diligence partait chaque semaine pour Lyon et la France. Deux services hebdomadaires étaient assurés à destination de Neuchâtel, par Aubonne et Yverdon [208], avec changement de voiture à Cossonay. En 1796, un service de diligences fut inauguré entre Lausanne et Saint-Maurice. Ce fut la dernière nouveauté que créèrent les Fischer avant l'invasion de l'ancienne Confédération.

Du côté de la Suisse allemande, la ferme bernoise assurait des courses régulières de diligences, quatre fois par semaine, en direction de Bâle et de Zurich, ainsi que de Lucerne et de Thoune.

Vu dans son ensemble, le XVIII[e] siècle a marqué l'éveil du goût de voyager et l'exploitation maximum des ressources d'alors, c'est-à-dire des possibilités offertes par la traction animale. Il a été le siècle de la préparation psychologique aux temps modernes, alors que le XIX[e] a nettement mis l'accent sur le progrès technique. La Révolution et l'ère napoléonienne constituent la charnière entre ces deux importantes phases de l'histoire des transports.

[204] Henrioud et Winkler, p. 7.
[205] Henrioud, Vaud, p. 107-108.
[206] G. Baumann, p. 154.
[207] MN 1881, p. 76.
[208] Henrioud, Genève, p. 14.

CONCLUSION

Parvenu au terme de notre étude, nous tenons encore à en souligner exactement les prétentions. L'examen approfondi d'un siècle aussi varié que le XVIII[e] et l'élaboration subséquente d'un traité complet des transports et de la poste de l'époque auraient amplement justifié la rédaction d'un ouvrage que nos intentions nous ont dissuadé d'entreprendre. Nous n'avons donc pas donné à notre exposé un caractère aussi fouillé que cela aurait peut-être été désirable. Le domaine abordé reste à la disposition de futurs auteurs. Nous avions à effectuer un choix: soit nous attacher à l'étude d'un sujet limité, à l'intérieur même du complexe des transports, soit envisager ce complexe dans son ensemble, sans nous achopper à certains détails d'histoire qui nous paraîssent de nature à tenter l'archiviste bien plus que le juriste. De ces deux solutions, nous avons délibérément choisi la seconde. Si notre étude a pu — car c'était là son objectif — dégager certaines constatations essentielles permettant de caractériser de façon significative la condition des transports dans le Pays romand du XVIII[e] siècle, elle aura atteint son but.

Les transports ont des ramifications infinies. Relevons que quelques-unes d'entre elles, envisagées au cours de notre étude, ont déjà fait l'objet de travaux. Aucun de ces derniers n'avait cependant considéré le problème des transports dans son ensemble. Ces ouvrages traitaient soit de la poste, soit des routes et des péages, soit encore de la littérature touristique, ou étaient consacrés à l'examen de détails très particuliers, tels que des descriptions de villes, d'auberges, de ponts, etc. Face à eux, nous nous sommes efforcé d'accomplir un travail de synthèse dont notre bibliographie est le plus évident reflet. Tout au long de nos recherches, nous avons été frappé de voir à quel point les documents et ouvrages consultés pouvaient, quoique apparemment étrangers les uns aux autres, être assemblés et former un tout cohérent. On ne nous tiendra donc pas rigueur d'avoir simplement abordé certains problèmes qui, à eux seuls, auraient pu donner matière à des études fort détaillées.

Ceci dit, résumons nos constatations:

1. Du point de vue *historique* et *économique,* l'entrée de Berne dans le cadre de la concurrence commerciale sur le plan suisse ainsi que les restrictions imposées dès cet instant par elle à la liberté des cantons voisins d'exploiter à leur guise des entreprises de transports sur territoire bernois ou même étranger, sont les éléments saillants de l'époque envisagée. Nous remarquons que les autorités bernoises d'abord, le peuple ensuite, ont pris conscience de l'utilité et de l'intérêt qu'il y a à concevoir les transports sur une grande échelle. C'est là le seul moyen d'obtenir une organisation rationnelle présentant les garanties nécessaires.

2. Du point de vue *juridique,* notre travail a voulu mettre l'accent sur une construction juridique (affermage d'une régale d'Etat) non encore expérimentée à cette époque en Suisse de façon si heureuse et profitable. Nous avons vu qu'à côté de ce contrat conclu entre l'Etat de Berne et Beat Fischer de Reichenbach en 1675, l'aspect juridique de la branche des transports n'offre pas un intérêt transcendant au XVIII[e] siècle. Les nouveaux contrats d'affermage conclus ultérieurement par Fischer et ses descendants ne présentent rien de bien nouveau par rapport au contrat de 1675. Quant aux nombreux mandats souverains édictés soit à Berne, soit à Fribourg, soit encore ailleurs, ils se caractérisent par leur uniformité.

La pauvreté du droit de l'époque, ainsi que le constant et fastidieux rappel des prescriptions en vigueur, dû aux infractions fréquemment commises par des particuliers, ne doit cependant pas nous empêcher de décerner quelques éloges à LL.EE. de Berne. En effet, si nous résumons les constatations faites tout au long de notre étude, force nous est de relever la justesse et le bon sens des principes fondamentaux consacrés par le droit du XVIII[e] siècle. Ces principes ont survécu à toute l'évolution et aux événements qui se sont produits depuis lors.

Le système instauré par le contrat d'affermage de 1675 est étonnamment actuel et cohérent. C'est en cela surtout qu'il est remarquable. Les textes annexes, que nous nommerions aujourd'hui des ordonnances d'exécution, présentent en revanche des lacunes, notamment dans le cas des tarifs [1]. Les dispositions pénales ont été édictées au fur et à mesure des besoins. Les principes relatifs à la responsabilité des parties intéressées au transport sont longtemps restées très fragmentaires: c'est par l'équité, bien plus que par le droit, que l'on résolvait les conflits. La procédure à suivre en cas de plainte a fait, elle aussi, l'objet de nombreuses précisions, depuis la promulgation du tarif de 1677 jusqu'à la fin du XVIII[e] siècle. Les autorités bernoises ont été ainsi obligées sans cesse de remanier et d'approfondir la législation en fonction des cas pratiques qui se posaient à elles.

[1] Cf. *supra,* p. 88.

Ces colmatages successifs n'ont cependant modifié ni les principes de base ni l'esprit des lois bernoises. D'emblée, les principes posés ont été les bons. C'est cela qui importe, et qui explique aussi pourquoi la poste Fischer n'a jamais dû envisager des réformes de structure tout au long de son existence. A ce titre, elle mérite sans aucun doute d'être qualifiée de moderne.

3. Le droit d'une époque n'étant que le reflet de celle-ci, et non l'époque le reflet du droit, nous en déduisons que l'uniformité juridique découle d'une situation de fait elle-même uniforme. Cette monotonie caractérise tout spécialement la *technique* du transport. Dans son ouvrage intitulé « les transports et leurs problèmes fondamentaux » [2], Meyer relève leur état de stagnation persistant sur le plan technique, jusqu'aux importantes découvertes du XIX[e] siècle: « Dans les siècles précédents, et même si l'on remonte jusqu'aux Romains, aux Grecs et aux Egyptiens, la technique des transports en est toujours restée au même point. Les bêtes de selle, les véhicules attelés, les bateaux à rame ou à voile, ont constitué la base même de cette technique pendant des milliers d'années. Les possibilités techniques de transport étaient les mêmes sous Napoléon I[er] que du temps de Jules César ».

4. Du point de vue *politique,* l'œuvre de Fischer est la première expression pratique d'une vision d'ensemble du problème des transports. Cette vision d'ensemble, que l'on nomme aujourd'hui « politique des transports », est une notion dont la législation doit constamment s'inspirer et qui nous rappelle que le trafic représente une unité, quelle que soit la diversité de ses aspects. Fischer l'a compris, et si ses efforts, tout comme ceux de ses descendants, se sont bornés aux territoires formant l'ancienne Confédération des treize cantons, c'est que l'état d'avancement de la technique et l'insécurité politique rendaient illusoire toute internationalisation d'une organisation de transports.

* * *

La vision très clairvoyante qu'avait Fischer d'une entreprise de transports, et les résultats fructueux obtenus grâce à elle par un Etat de l'importance de Berne peuvent faire utilement réfléchir les gouvernements modernes. Il est en effet aisé de constater que si, de nos jours, les moyens de transport se sont considérablement perfectionnés et modifiés, s'ils ont revêtu un aspect de plus en plus varié, notamment grâce à l'introduction des chemins de fer et de l'aviation, certains principes de base demeurent immuables. A cet égard, le passé de nos transports contient des avertissements et des enseignements que nous pouvons aujourd'hui encore méditer avec profit.

[2] Page 20. Voir bibliographie.

a) L'adaptation constante des moyens de transport aux progrès de la technique, si faibles soient-ils, est nécessaire, sous peine de voir une entreprise péricliter à cause de sa vétusté ou même simplement d'un certain manque de modernisme.

b) Les services de transports doivent garantir au public les quatre conditions que nous avons énumérées dans notre ouvrage : rapidité, sécurité, régularité, uniformité des tarifs. L'exploitation rationnelle d'une entreprise de transports suppose donc des aménagements préalables. La politique bernoise des routes, dont nous avons donné un aperçu est, dans ce domaine, très significative.

c) Une saine gestion des transports publics a ceci de particulier qu'elle contraint son exploitant non pas à se contenter d'un profit personnel maximum réalisé aux dépens de l'usager, mais bien au contraire à s'efforcer de procurer à ce dernier le maximum d'avantages pour le minimum de prix, tout en sauvegardant son propre intérêt.

* * *

Disons pour terminer tout l'intérêt que nous avons trouvé à explorer un domaine trop méconnu malgré son importance. On s'accorde assez généralement à fixer le point de départ des ouvrages historiques consacrés aux transports au début de l'ère des chemins de fer, c'est-à-dire vers 1830. Or, ce qui nous a particulièrement séduit, c'est bien de relever l'esprit d'initiative et les larges vues politiques des précurseurs des transports modernes, déjà au XVIII[e] siècle. Il arrive dans chaque domaine de l'activité humaine des moments de l'histoire où un Etat ou une collectivité quelconques sont appelés à prendre position face à des questions d'importance vitale. Il faut agir rapidement, engager des fonds, prendre des risques. L'histoire des transports dans le Pays romand au XVIII[e] siècle nous offre un exemple de réussite fort convaincant. Depuis lors, un problème identique s'est posé pour l'établissement des chemins de fer et pour l'organisation des lignes aériennes. Aujourd'hui, la politique routière préoccupe à nouveau nos autorités. Puisse l'exemple de Fischer et de l'ancienne république bernoise leur prouver que les importants placements consentis en vue de développer les voies de communication du territoire ne constituent pas d'inutiles gaspillages; au contraire, la prise de tels risques assure la fluidité du trafic à l'intérieur du pays et facilite partout les échanges de toute nature. La collectivité entière ne peut qu'en retirer le plus grand profit.

APPENDICE

Contrat d'affermage des postes bernoises à Beat Fischer de Reichenbach

(21 juillet 1675)

(Voir p. 67, note 42, et p. 68 ss)

Hinleichung dess Post-wesens
Zugunsten Hrn. Teütsch Sekelschreiber Fischers
unndt Mitthafften,

Wir Schuldtheiss unndt Raht der Statt Bern Urkunden hiemit; allsdan uns von unserem besonders Lieben getrewen Burger unndt dissmahligem Teütsch Sekelschreibern Beat Fischer dem Ellteren unndt desselben Mithafften, In gebühr vorgetragen worden, In was schlechtem Zustannd das Post- unndt Bottenwesen In unser Bottmässigkeit sich befinden thüe, soweit, dass nit alleine alle Correspondentz, die sonsten zwüschen dem Römischen Reich, Italien, Frankreich unnd anderen Lannden durch die Eydgnosschafft gehallten werden könnte, unndt desswegen bald still stehen müsste, sondern auch das wenige, so gleichsam als ein Schatten darvon noch übrig bliben, Zu unser nit geringer disreputation, durch andere alls die unserigen über unsere Land unndt gebiet verwesen, unndt unsere Haubt Statt von Ihnen beyseits gelassen werde: In Massen unsere und unserer Burgerschafft Sachen unndt geschäffte anderst nit dan mit Höchster ungelegenheit durch andere neben Botten verrichtet werden müssen: Da aber die sachen weit besser unndt allso einzurichten weren, dass nit allein dardurch die Correspondentz zwüschen obigen Lannden mächtig facilitirt, sondern auch wir neben anderen Vortheilen mehr, wochendtlich von Genff, Zürich und Basel unndt Schaffhausen Zweymahl antwort, unndt alle vorfallende geschäffte mit besserer befürderung haben könnten, uns darneben gehorsammen Fleisses ersuchend, sintemahl das Post- unndt Bottenwesen ein besonderes hoches Regal-Recht Ist, Wir wollten Ihnen dasselbe zu unseren Lannden entweders auf Ewig hin, oder aber sonsten eine bestimmte anzahl Jahr lang, under billichen gegen-Offerten unndt gedingen vergeben unndt Hinleichen: dass darauff wir Zugutem dem gemeinenwesen unndt umb dessjenigen Nutzens willen sodarauss uns unndt den unseren verhoffentlich zufliessen wirdt, disem Werk nit allein gern gehör gegeben, sondern auch endtlich mit Ihnen, unserem Sekelschreibern unndt seinen Mithafften, volgenden Tractat geschlossen:

I

Erstlichen, Leihen unndt geben wir Ihnen, Seckelschreibern unndt Consorten, für die nächstvolgende Fünff-unndt Zwantzig Jahr von heütigem dato anzurechnen, hiemit hin unser Regal-Recht dess Post- unndt Bottenwesens, allso unnd dergestallten, dass innzwüschen Sy dasselbe ohne Jemandessen Eintrag noch hindernuss mit bestellung der Posten, Botten unndt Pferdten, an denen Orten unserer Lannden unndt Gebieten, da sy es gut finden werden, zu versehen, zuverwallten unndt einzurichten, alleine und

neben Ihnen weder heimschen noch Frömbden zugelassen seyn soll, so weit es die Vertigung der Briefen unndt deren dependences betrifft, sich dessen zu underwinden; doch sollen die jenigen expresse oder Extraordinari Botten die Stännden oder Particularen besonderer geschäfften wegen mit eigenen briefen abgefertiget wurden, oder auch die welche die wahren überbringen unnd schwähre sachen führen, hierunder nit gemeint sein, dafern sy neben denselben unndt der Fuhrbriefen, sich anderer Schreiben nicht annemmen werden.

II

Unndt wollen wir zu krefftiger Handhabung diser Hinleichung ohne underschied unndt exception alle diejenigen, so deme sich zu widersetzen, oder sonsten In einiche weg denen Entrepreneurs Eintrag zuthun sich underfangen wollten, durch allerley nohtwendige Mittel dermassen hinderhallten, dass auch Jemanden weder Access noch Audientz desswegen von uns verstattet, unndt darzu diss geschäfft als das unsere gegen benachbarten Eidtgnössischen oder anderen Stännden, die dessen sich möchten beschweren wollen, mit guter beständiger Resolution von uns Patrocinirt unndt verthädiget werden soll.

III

So wollen wir auch zugelassen haben, dass Ihre bediente mit unserem geleidt unndt Ehrenfarb, doch Ihrem der Entrepreneurs Kosten, versehen, und Im übrigen auf Ihren Reisen von Civilischen ansprache unndt Iniuri sachen wegen nit angehallten, sonders die ansprechenden dahin gewisen werden sollen, Sy an denen Orten da sy gesessen oder In diensten sindt, darumb zu belangen: doch hierunder heiter vorbehallten, dass mit gefährden oder geschwindigkeiten niemand In seinem Rechten von Ihnen verhinderet werde.

IV

Zu erbawung einer zu disem werk erforderlicher bestallung soll In hiesiger Statt an einem bequemen Orth Ihnen ein platz bewilliget sein, so fern selbiger unseren gebäwen unschädlich, oder sonsten Uns nit ungelegen sein wirdt: Alles In dem Verstanndt, dass so wol die Erbaw- alls erhalltung desselben ohne unseren kosten und entgellt beschehen sölle.

V

Wan nach Ausslauff- unndt verfliessung dises Tractats, wir dises Post unnd Botten Wesen, verners zu admodiren, gar zu Lehen hinzugeben, oder sonsten anderer gestallt verwallten zu lassen gemeint weren, so sollen die Jetzmahlige Entrepreneurs unndt Admodiatory, so fern anderen darzu praferirt unndt vorgezogen werden, wo fern sy biss dahin disem Tractat ein völliges genügen leisten werden.

VI

Der Kriegs unndt Pestilentz leüffen, so disem werk unndt dessen vortsetzung hinderlich sein möchten, soll billichmessige Consideration gehallten werden: sonderlich wan die Entrepreneurs desswegen Extra Ordinari pferdt anstellen müssen.

VII

Fahls die Admodiatary Es begeren, soll dieser Tractat zu dessen mehrer besteiffung vor unseren Höch grossen Raht, als den Höchsten gewallt getragen unndt daselbsten confirmirt werden, In zwischen nit minder krefftig sein, als wan solche bestätigung würklich erfolget were.

VIII

Darzu solle Ihnen auch frey stehen, über kurtz oder lang In disen Tractat andere nach belieben mit sich zu associren, oder denselben Ihnen gar zu remittiren, wofern selbige unsere Burger oder eingesessne Underthanen sein, auch disem Tractat Im übrigen ohne abbruch unnd durch auss gnugthun werden.

IX

Unndt damit die Introduction unndt Vortsetzung dises Werks die Entrepreneurs desto leichter ankommen, so wollend wir denenselben an Ihre grosse unkösten, die sy werden aufwenden müessen, die Ersten drey Jahr nach einanderen Jährlichen allwegen Einhundert, unndt hiemit sammethafft unndt vor alle drey Jahr dreyhundert Mütt Haber auss unseren Kornheüsern alls eine Freye Steür unndt verehrung reichen lassen: In dem verstannd gleichwol, dass sy hernach nit erwinden, sondern das werk die gantze Zeit auss fleissig vortsetzen sollen.

X

Auf seiten der Entrepreneurs wirt hingegen hiemit versprochen, diss Post unndt Bottenwesen allso einzurichten, dass von allen Orten her, da man bisshero wochentlich Einmahl brief empfangen, oder Ordinari Botten gehabt, alls von Zürich, Basel, Schaffhausen und Gemff, hinfüro alle wochen zwey Ordinaria von hier dahin abreisen unndt von dannen wider hie anlangen werden.

XI

Bey wellcher Anstallt den Sy auch verpflichtet sein sollen, alle Brief unndt Schreiben, so auss der Cantzley, Kriegskammer, beyden Sekelschreibereyen, Item der Chor-Schreiberey, auch von der Saltz- unndt Pulver-handlungen wegen, aufs Lanndt, In die ämbter, unndt naher Zürich, Luzern, Basel, Fryburg, Solothurn, Schafhausen, Genff, Biel, Newenburg, unndt alle Ort, so auf disen routes zu verfertigen sein werden, unndt von dannen wiederumb Uns einlangen sollen, so fern ohne einichen unseren unkosten auf den Ordinari oder Extraordinari Posten an Ihr gehörig Orth zu verschaffen, alls weit dieselbigen uns oder unsere sachen ansehen, unndt darunder andere Particular Schreiben, oder sonsten von particular Personen einiche gefährden nit underlauffen werden: unndt sollen zu der Afferirten mehreren Sicherheit solche Obrigkeitliche Schreiben Nicht pacquets weise, sondern gesöndert übergeben, auch sonsten die Extraordinari Posten anders nit als In nohtwendigen unndt ohnvermeidenlichen fählen gebraucht werden.

XII

So wollen auch die Entrepreneurs wochentlich zweymahl sichere advisen unndt zeitungen auss Teütschland unndt Frankreich In unsere Raht unndt die venner-Stuben übergeben, doch mit dem geding, dass sy von daraus Ihnen wider zugestellt, werden sollen.

XIII

Unndt wiewohlen von der orten ungleichheitwegen dess Brief unndt Botten lohns halb dissmahlen nichts gewisses bestimmt wird, so wollen wir doch die Entrepreneurs hiemit so weit regulirt haben, dass sy hierinnen leidenlich unndt moderate verfahren, wo mit, uns vorbehallten sein sölle, den befindlichen Excess durch erforderliches einsehen selbsten moderiren zu lassen.

XIV

So weit dan auch sy die Entrepreneurs, gelt neben den briefen werden vortbringen können, wollen Sy es je nach müglichkeit zeverschaffen über sich nemmen, unndt von hier biss nacher Genff, Schaffhausen, Basel unndt Zürich, von hundert batzen in Gold für das port mehr nit forderen, als einen Creützer, und in Silber zween Creützer: von denen Orten aber, so under halbem weg sein werden, auch nur halb so vil.

XV

Damit auch hiesige Burgerschafft Ihre Söhn unnd angehörige, so man an aussere und frömbde Ort zeverschiken hette, durch gelegenheit eines Ordinari wie bissher, zu Pferdt vortschaffen könne, werden die Entrepreneurs neben den Posten noch ein besonderes Ordinari nacher Zürich, Basel unndt Genff anstellen, welches von 14 tagen, unndt wan es mit der Zeit müglich von 8 zu 8 tagen von hier abreisen unndt die reisende, vorauss aber unsere Burger, in leidenlichen Preiss zu Pferdt mitnemmen wirdt.

XVI

Durchauss aber hat es hiemit den Verstannd, dass sy die Entrepreneurs, umb alles dasjenige so Ihnen vertrowet wirdt, gut sein, unndt so durch Ihre schuld oder negligentz etwas verlohren wurde, sy dasselbige als billich ersetzen sollten.

Zu wahrem urkund dess Allessin ist gegenwärtiger Tractat, mit unser Statt anhangendem Secret Innsigel verwahrt unndt geben mitwochens, den 21. July 1675.

ABRÉVIATIONS

ACV	Archives cantonales vaudoises.
RHV	Revue historique vaudoise.
MN	Musée neuchâtelois.

BIBLIOGRAPHIE

A. OUVRAGES

BACHELIN, A.: *Le château de Thièle.* MN 1872, p. 298 et 1873, p. 47.

BADEL-GRAU, J.-L. : *Longirod et ses environs.* Genève, Kündig, 1900. (Cité : Badel-Grau.)

BAUMANN, Carl: *Das Postwesen in Basel unter dem Kaufmännischen Direktorium (1682-1798).* Diss. phil. Basel, AG Neuenschwander (Weinfelden), 1927.

BAUMANN, Gotthilf: *Das bernische Strassenwesen bis 1798.* Diss. phil. Bern, Buchdruckerei Sumiswald, 1924. (Cité: G. Baumann.)

BAUMANN, Werner: *Der Güterverkehr über den St. Gotthardpass vor Eröffnung der Gotthardbahn.* Diss. Volksw. Zürich, Europa Verlag, 1954. (Cité: W. Baumann.)

BAVIER, Simeon: *Die Strassen der Schweiz.* Zürich, Orell Füssli, 1878. (Cité: Bavier.)

BEER de, Gavin Rylands : *Madame Roland. Voyage en Suisse 1787.* Neuchâtel, La Baconnière, 1937. (Cité: de Beer.)

BERANECK, Jules: *Un projet de port à Ouchy, en 1687.* RHV 1929, p. 303.

— *Le port de Morges, sa fondation et son histoire.* RHV 1939, p. 1. (Cité: Beraneck, Morges.)

— *Péages, péagers et contrebande au temps de Leurs Excellences.* RHV 1940, p. 60. (Cité : Beraneck, péages.)

BERCHTOLD, J.-J.: *Histoire du canton de Fribourg.* Tome III. Fribourg en Suisse, Piller, 1852. (Cité: Berchtold.)

BERTOLIATTI, Francesco: *Le Grand-Saint-Bernard.* Berne, Rösch, Vogt, 1944. « L'Union postale », journal mensuel publié par le Bureau national de l'Union postale universelle, vol. 69, 1944, nos 7-11. (Cité: Bertoliatti.)

BIERMANN, Charles: *Le Jorat. Esquisse géographique.* Neuchâtel, Attinger, 1910. « Bulletin de la Société neuchâteloise de géographie », t. 10, 1909-1910. (Cité: Biermann.)

BLONDEL, Louis: *Le développement urbain de Genève à travers les siècles.* Genève-Nyon, Kündig, 1946. « Cahiers d'histoire et d'archéologie », 3. (Cité: Blondel.)

BUSER, Jacob: *Geschichte der schweizerischen Posttaxengesetzgebung.* Bern, Stämpfli, 1912. « Zeitschrift für schweizerische Statistik », 48. Jahrgang, 1912. (Cité: Buser.)

CART, Jacques: *Le voyage de l'empereur Joseph II en Suisse en 1777.* RHV 1896, p. 289. (Cité: Cart, Joseph II.)

— *De Bienne à Genève à travers le Pays de Vaud. Récit d'une excursion faite en 1747.* RHV 1902, p. 267. (Cité: Cart, Excursion.)

CASTELLA, Gaston: *Histoire du canton de Fribourg depuis les origines jusqu'en 1857.* Fribourg, Fragnière, 1922. (Cité: Castella.)

CAZES, Léon: *Le monopole postal.* Thèse Paris, Giard et Brière, 1900. (Cité: Cazes.)

Le Centenaire des postes alpestres suisses. Publié par la direction générale des PTT. Genève, Roto-Sadag, 1932. (Cité: Le Centenaire.)

1949, Centenaire des postes fédérales. Berne, PTT, 1949. « Revue des postes », 22e année, 1949, n° 4, p. 121-248.

Chemins de fer 1952. Numéro spécial de « Science et Vie ». Paris 1952. (Cité: Science et Vie.)

CHEVALLAZ, Georges-André: *Aspects de l'agriculture vaudoise à la fin de l'Ancien Régime.* Thèse ès lettres, F. Rouge, Lausanne 1949. Paru aussi dans Bibliothèque historique vaudoise, t. IX. (Cité: Chevallaz.)

CHOMEL, Vital et EBERSOLT, Jean: *Cinq siècles de circulation internationale vus de Jougne. Un péage jurassien du XIIIe au XVIIIe siècle.* Paris, A. Colin, 1951. (Cité: Chomel et Ebersolt.)

CLUB du RUBLY: *Château-d'Œx et le Pays d'En-Haut vaudois.* Château-d'Œx, Guillat, 1882. (Cité: Club du Rubly.)

COLSON, Clément: *Transports et tarifs.* 3e éd., Paris, Laveur, 1908.

Coutumier de la ville de Lausanne (Ms. du XVIIIe siècle).

Dictionnaire géographique de la Suisse. Publié sous la direction de Ch. Knapp, M. Borel et V. Attinger. Neuchâtel, Attinger, 1902-1910. 6 vol.

Dictionnaire historique et biographique de la Suisse. Publié sous la direction de M. Godet, H. Türler et V. Attinger. Neuchâtel, Attinger, 1921-1934, 8 vol.

Dictionnaire historique, géographique et statistique du canton de Vaud. Publié par Eugène Mottaz. Lausanne, F. Rouge, 1914-1921. 2 vol.

DREYER, Pierre: *Huit siècles d'économie fribourgeoise.* « La Liberté », numéro de fête du 14 juin 1957, p. 17. (Cité: Dreyer.)

DUFOUR, Louis: *Industrie et état social de Genève au XVIIIe siècle d'après les minutes des notaires.* Genève, Schuchardt, 1881. « Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie », t. 20. (Cité: Dufour.)

ENGELHARD, Joh. Fr. Ludw.: *Statistisch-historisch-topographische Darstellung des Bezirks Murten.* Bern, Haller'sche Buchdr., 1840.

FLURI, Adolf: *Das erste bernische Postreglement (mit 1 Faksimile).* « Blätter für bernische Geschichte, Kunst und Altertumskunde », VI, S. 333. Bern, Grunau, 1910. (Cité: Fluri.)

FRICK, Hugo-Arnold: *Ueber die historische Entwicklung der Verkehrsformen Eigenverkehr und Verkehr für Andere.* Diss. rer. pol. Bern, Buchdr. A. Hug (Arbon), 1957.

FULPIUS, George: *La poste à Genève, de l'origine à 1851.* Genève, Union philatélique de Genève, 1943. (Cité: Fulpius.)

GAUDARD de CHAVANNES: *De Genève à Londres en 1760.* Nouvelle éd., Lausanne, Th. Sack, 1905.

GIBBON, Edward: *Journal de mon voyage dans quelques endroits de la Suisse, 1755.* Publié par G. R. de Beer et G.-A. Bonnard. Lausanne, F. Rouge, 1952. (Cité: Gibbon.)

GIDDEY, Ernest: *Deux Anglais en Suisse en 1787.* RHV 1949, p. 1.

GODET, Philippe: *Le voyage d'un « Proposant » de Neuchâtel à Genève en 1769.* MN 1887, p. 311.

GRELLET, Pierre: *Grandes routes et chemins écartés.* Lausanne, F. Rouge, 1946.

GUILLAUME, D[r]: *Etat des routes dans le Pays de Neuchâtel au commencement de ce siècle (1800-1812).* MN 1867, p. 85.

— *Les premières Feuilles d'Avis à Neuchâtel.* Notice historique. MN 1877, p. 274 et 1878, p. 40.

GUYOT, Charly: *Neuchâtel. Histoire d'une cité.* Neuchâtel, « La Neuchâteloise », 1946. (Cité: Guyot.)

HARPE de la, Frédéric-César: *Essai sur la constitution du Pays de Vaud.* Paris, Batilliot, 1796. 2 vol. (Cité: de la Harpe.)

HAERRY, Arnold: *Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege, mit besonderer Berücksichtigung des Transits und der Flusschiffahrt.* Frauenfeld 1911. « Verbandsschrift des Nordostschweiz. Verbandes f. Schiff. Rhein-Bodensee ».

HEINEMANN, Franz: *The development of travelling in Switzerland.* Zurich, Verlagsgesellschaft AG., 1925.

HENRIOUD, Marc: *Les relations postales franco-suisses, du XIII[e] siècle à 1815.* Amiens, Yvert, 1933.

— *Les anciennes postes fribourgeoises 1587-1849.* RHV 1906, p. 272, 305, 335. (Cité: Henrioud, Fribourg.)

— *Histoire des postes de Genève.* Lausanne, G. Bridel, 1900. (Cité: Henrioud, Genève.)

— *Les postes dans le Pays de Neuchâtel, dès leur origine à 1849.* Berne, Haller, 1902. (Cité: Henrioud, Neuchâtel.)

— *Les anciennes postes valaisannes et les communications internationales par le Simplon et le Grand-Saint-Bernard, 1616-1848.* Lausanne, Vincent, 1905. (Cité: Henrioud, Valais.)

— *Le service postal dans le Pays de Vaud sous la domination bernoise.* RHV 1902, p. 90, 107. (Cité: Henrioud, Vaud.)

— et WINKLER, J.-J.: *Les marques postales de la Suisse, 1650-1850.* Berne, Bühler et Werder, 1945. (Cité: Henrioud et Winkler.)

L'HEUREUX-MOLLE, J.: *Le monopole postal.* Thèse Montpellier, Serre et Roumégous, 1906. (Cité: L'Heureux-Molle.)

Histoire des postes suisses, 1849-1949. Rédigée par Ernest Bonjour, sur ordre de la direction générale des PTT. Bâle, « National-Zeitung », 1949. 2 vol.

HOCH, Charles: *Die ersten Posteinrichtungen in der Schweiz.* « Berner Taschenbuch » 1884, S. 67 ff. Bern, Haller, 1884. (Cité: Hoch.)

HUNZIKER, Walter: *Fremdenverkehr und Fremdenverkehrslehre in zeitgemässer Betrachtung.* Bern, Buchdr. AG. Berner Tagblatt, 1941. Nr. 15 der Publikationen des Schw. Fremdenverkehrsverbandes.

Itinéraire du Pays de Vaud, du Gouvernement d'Aigle et du Comté de Neuchâtel et Vallengin. Berne, Nouvelle Société typographique, 1794.

JACCARD, Robert: *Sainte-Croix dans le passé.* Sainte-Croix, Soc. du Musée, 1950. (Cité: Jaccard, Sainte-Croix.)

— *L'industrie et le commerce du Pays de Vaud à la fin de l'ancien régime.* Lausanne, Impr. Réunies, 1956. (Cité: Jaccard, Pays de Vaud.)

JOSSERAND, Louis: *Les transports en service intérieur et en service international.* Paris, Rousseau, 1926.

JUNOD, Louis: *Les routes du Pays de Vaud au bon vieux temps.* Soleure, Vogt-Schild, 1941. « La route et la circulation routière », 1941, n° 2, p. 15-22. (Cité: Junod.)

KELLERSBERGER, Armin: *Les voitures postales suisses à traction animale et leur construction au début de la guerre.* Zürich, AG. Fachschriftenverlag, und Buchdr. AG., 1925. (Cité: Kellersberger.)

KRAPF, Kurt: *Kurzer Abriss der Geschichte des Fremdenverkehrs.* Bern, Buchdr. AG. Berner Tagblatt, 1941. Nr. 15 der Publikationen des Schw. Fremdenverkehrsverbandes. (Cité: Krapf.)

KUPFER, Emile: *L'affaire du Grand Chemin à Morges, de 1782 à 1792.* Mélanges Charles Gilliard, p. 459-466. Lausanne, F. Rouge, 1944.

— *Morges dans le passé. La période bernoise.* Lausanne, La Concorde, 1944. (Cité: Kupfer.)

LACOUR-GAYET, Jacques: *Histoire du commerce.* Tome I: *La terre et les hommes.* Paris, Spid, 1950. (Cité: Lacour-Gayet.)

LANGLOIS, L.: *Essai sur les monopoles d'Etat et les monopoles communaux.* Rouen, Lainé, 1915.

Lausanne à travers les âges. Publié par la Municipalité de Lausanne. Lausanne, Rouge, 1906. (Cité: Municipalité de Lausanne.)

LIEBENAU von, Theodor: *Das Gasthof- und Wirthshauswesen der Schweiz in älterer Zeit.* Zürich, Preuss, 1891. (Cité: von Liebenau.)

LINIGER, W., NAGEL, J.-L. et VUILLE, L.: *Les marques postales de la Suisse romande, 1690-1850.* Yverdon, Journal d'Yverdon, 1955.

LOEW, Fernand: *Les Verrières. La vie rurale d'une communauté du Haut-Jura au moyen âge.* Neuchâtel, Société d'histoire et d'archéologie, 1954. Publications de la Société d'histoire et d'archéologie du canton de Neuchâtel, nouv. série, 4. (Cité: Loew.)

MAILLEFER, Paul: *Histoire du canton de Vaud dès les origines.* Lausanne, Payot, 1903.

MARCARD, Heinrich-Matthias: *Reise durch die französische Schweitz und Italien.* Hamburg, B. G. Hoffmann, 1799. (Cité: Marcard.)

MAYOR, Jean-Claude: *La Tour-de-Peilz, cité rhodanienne.* Edité par la Municipalité de La Tour-de-Peilz. Vevey, Klausfelder, 1957.

MEYER, Hans Reinhard: *Les transports et leurs problèmes fondamentaux.* Bâle 2 (Suisse), Ritzmann, 1956.

MEYLAN, Georges: *A Moudon, il y a 200 ans.* RHV 1905, p. 7, 39.

MEYLAN, René: *Les ponts de Bressonnaz.* RHV 1922, p. 261, 324. (Cité: Meylan.)

MULLER, Hans: *Die Fischersche Post in Bern in den Jahren 1675-1698.* Diss. phil. Bern, Grunau, 1917. (Cité: Muller.)

OGIZ, Jules: *Le canal d'Entreroches.* RHV 1895, p. 204.

OLIVIER, Eugène: *Médecine et santé dans le Pays de Vaud au XVIII^e siècle, 1675-1798.* Lausanne, La Concorde, 1939. 2 vol. (Cité: Olivier.)

Ordonnance concernant les grands chemins du canton de Berne (du 29 avril 1744). RHV 1929, p. 279.

PALÉZIEUX de, André: *Commerce et industrie à Vevey au XVII^e et XVIII^e siècle.* RHV 1943, p. 172. (Cité: de Palézieux.)

PASCAUD, H.: *Les monopoles d'Etat et leurs funestes conséquences économiques.* « Revue critique de législation et de jurisprudence », 1903. Paris, Pichon, 1903.

PASCHE, Charles: *La contrée d'Oron, soit le district de ce nom, dans les temps anciens, au moyen âge et sous la domination bernoise.* Lausanne, F. Rouge, 1895. (Cité: Pasche.)

PAYEN, E.: *Les monopoles.* Paris, O. Doin, 1920.

Le Pays de Vaud. Notices historiques sur les villes et le pays, par divers auteurs, sous la direction de Louis Junod. Lausanne, Brun, 1951. (Cité: Pays de Vaud.)

PELET, Paul-Louis: *Le canal d'Entreroches. Histoire d'une idée.* Lausanne, F. Rouge, 1946. Paru aussi dans Bibliothèque historique vaudoise, t. XI.

PERRET, Jean-Pierre: *Les imprimeries d'Yverdon au XVII^e^ et au XVIII^e^ siècle.* Thèse ès lettres, F. Roth et C^ie^, Neuchâtel 1945. Paru aussi dans Bibliothèque historique vaudoise, t. VII. (Cité: Perret.)

PERROCHON, Henri: *Fribourg et la Suisse romande vers 1780, d'après Sinner de Ballaigues.* « Annales fribourgeoises » 1946, p. 51. (Cité: Perrochon, Fribourg.)

— *Le Morat cosmopolite et mondain de la fin du XVIII^e^ siècle.* « Annales fribourgeoises » 1937, p. 1. (Cité: Perrochon, Morat.)

PEYER, Gustav: *Geschichte des Reisens in der Schweiz. Eine culturgeschichtliche Studie.* Basel, C. Detloff's Buchhandlung, 1885. (Cité: Peyer.)

RAMBERT, Eugène: *Montreux et ses environs. Histoire et description.* Neuchâtel, Furrer, 1877.

RECORDON, Ed.: *Etudes historiques sur le passé de Vevey.* Vevey, Säuberlin & Pfeiffer, 1944-1946. 3 vol. (Cité: Recordon.)

REY, Rodolphe: *Genève et les rives du Léman. Le pays et les hommes. Le passé et le présent de la Suisse romande.* 3^e^ éd. augmentée d'un coup d'œil sur les derniers événements et sur la situation de Genève en 1874. Genève-Bâle-Lyon, H. Georg, 1875. (Cité: Rey.)

REYMOND, Lucien: *La vallée de Joux.* Notice. 2^e^ éd. revue et corrigée. Lausanne, G. Bridel, 1887. (Cité: Reymond.)

RILLET de CONSTANT, Louis: *Une année de l'histoire du Valais.* Genève, Jullien, 1841. (Cité: Rillet de Constant.)

RIVOIRE, Emile: *Les sources du droit du canton de Genève.* Tome IV, de 1620 à 1700. Collection « Les sources du droit suisse ». Arau, Sauerländer, 1935. (Cité: Rivoire.)

RODIÈRE, René: *Droit des transports. Transports ferroviaires, routiers et par batellerie.* Paris, Recueil Sirey, 1953. 2 vol. (Cité: Rodière.)

ROTT, E.: *Un voyage en Suisse en 1777.* MN 1910, p. 67.

SAITZEW, Manuel: *Mission et régime des chemins de fer dans l'économie nationale. Contribution à l'étude du problème de la concurrence entre le chemin de fer et l'automobile.* Berne, Librairie-Edition SA., 1932.

SCHADECK, Maurice: *Les routes du commerce extérieur de la Suisse.* Paris, Recueil Sirey, 1934.

SCHNEIDER, Hedwig: *Die bernische Industrie- und Handelspolitik im 17. und 18. Jahrhundert.* Diss. phil. Zürich, Leemann, 1937.

SCHNIDRIG, Alois-Iarry: *Walliser Verkehrsgeschichte im Querschnitt.* Brig, Selbstverlag des Verf., 1955. (Cité: Schnidrig.)

Service des postes pour notre pays en 1799. MN 1881, p. 76. Miscellanées.

Service postal en 1674. MN 1869, p. 284. Miscellanées.

SINNER de BALLAIGUES de, Jean-Rodolphe: *Voyage historique et littéraire dans la Suisse occidentale.* Nouv. éd. augmentée. En Suisse 1787. 2 vol.

SPIELMANN, Eduard: *Das Postwesen der Schweiz, seine Entwicklung und Bedeutung für die Volkswirtschaft.* Bern 1920. (Cité: Spielmann.)

STETTLER, Friederich: *Staats- und Rechtsgeschichte des Kantons Bern. Von den ältesten geschichtlichen Zeiten bis zu Einführung der Verfassung vom Juli 1831.* Bern und St. Gallen, Huber, 1845.

STRAHM, Hans: *Les messagers cantonaux.* Berne, Musée des PTT suisses, 1957. (Cité: Strahm.)

STUCKI, Albert: *Grundriss der Postgeschichte mit besonderer Berücksichtigung der schweiz. Verkehrsverhältnisse.* Bern, Francke, 1909. (Cité: Stucki.)

TILLIER von, Anton: *Geschichte des Eidgenössischen Freistaates Bern, von seinem Ursprunge bis zu seinem Untergange im Jahre 1798.* Bern, C. Fischer, 1838-1840. 4 vol.

Traité entre MM. Fischer de Reichenbach et M. Boquet de Rolle, pour la Messagerie Berne-Genève. RHV 1918, p. 283.

VAILLÉ, Eugène: *Histoire des postes françaises jusqu'à la Révolution.* Paris, Presses universitaires de France, 1946. (Collection « Que sais-je ? », n° 200). (Cité: Vaillé.)

VALLAT, Paul: *Le tourisme d'autrefois.* Préface de Léon Auscher. Grenoble, Arthaud, 1928. (Cité: Vallat.)

VALLOTTON-AUBERT, Pierre-François: *Vallorbes. Esquisse géographique, statistique et historique.* Lausanne, G. Bridel, 1875. (Cité: Vallotton-Aubert.)

VEVEY de, Bernard: *Les sources du droit du canton de Fribourg.* Section I, tome troisième: Le droit de Bulle. Collection « Les sources du droit suisse ». Arau, Sauerländer, 1935. (Cité: de Vevey, Bulle.)

— *Les sources du droit du canton de Fribourg.* Section I, tome deuxième: Le droit d'Estavayer. Collection « Les sources du droit suisse ». Arau, Sauerländer, 1932.

— *Les sources du droit du canton de Fribourg.* Section I, tome quatrième: Le droit de Gruyères. Collection « Les sources du droit suisse ». Arau, Sauerländer, 1939. (Cité: de Vevey, Gruyères.)

Voyage de Jaquet-Droz en Espagne en 1758, d'après les extraits du journal de son beau-père et compagnon de voyage, Abram-Louis Sandol. MN 1866, p. 77, 104.

WELTI, Friederich Emil: *Die Rechtsquellen des Kantons Freiburg.* Erster Teil: Stadtrechte. Erster Band: Das Stadtrecht von Murten. « Sammlung schweizerischer Rechtsquellen ». Arau, Sauerländer, 1925.

WINKLER, J.-J.: *Le service postal au Pays de Vaud jusqu'en 1849 et ses marques postales.* Catalogue officiel de l'Exposition nationale de philatélie, Lausanne 1955. Lausanne, Impr. du Léman, 1955.

B. ARCHIVES

ARCHIVES CANTONALES VAUDOISES

Série Ba 2^1, 3, 3^1, 7, 9^1, 9^2.
Série Bm 4, 5, 11, 12.
Série Bn 10.

ARCHIVES CANTONALES DE BERNE

WW — Teutsch Spruch-Buch der Statt Bern, Fanget an den 23t Marty 1674 und endet den 22. July 1679.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION 9

1. Généralités 9
2. L'époque 11
3. Le territoire 12
4. Considérations générales sur les transports 14
5. But et plan de l'ouvrage 15

Chapitre I : LE TRAFIC, LES ÉCHANGES COMMERCIAUX AU XVIII[e] SIÈCLE 19

1. Les axes du commerce (Géographie du trafic) 19
   A. Généralités 19
   B. Les voies du commerce interne 20
      a) Les voies de transit 21
      b) Les axes autonomes 23
2. Les routes du Pays romand 26
3. Les hôtelleries, les auberges et les relais 36
4. Les villes et le pays 39
   A. Genève 39
   B. Le Pays de Vaud 41
   C. Le canton de Fribourg 45
   D. Neuchâtel 45
   E. Le Valais 46
   F. Berne 47
5. Les péages 48

Chapitre II : L'ORGANISATION DES TRANSPORTS SOUS LE RÉGIME BERNOIS 53

1. Historique 53

A. La situation générale dans le Pays romand 53

a) Le transport des personnes 54
b) Le transport des lettres et des colis légers 56

B. Le régime français 59

a) Le transport des personnes 60
b) Le transport des lettres et des colis légers 61

C. Quelques régimes étrangers 62

2. Les transports de courrier 63

A. Beat Fischer et la création de la régale des postes à Berne 63

a) La personnalité de Fischer 63
b) Les motifs 65
c) La création de la régale 67
d) Régale et monopole, régale des postes 74
e) Examen du contrat de 1675 75
f) Exécution du contrat de 1675 78

Section I. — Obligations de l'affermeur 78

N° 1 — Assurer le respect de la régale 78
N° 2 — Tolérer le port des couleurs de l'Etat . . 79
N° 3 — Tolérer le sous-affermage et les contrats . 80
N° 4 — Confirmation du contrat 81
N° 5 — Subside initial des autorités bernoises . . 82
N° 6 — Mise à disposition d'un emplacement pour la poste et les écuries 82

Section II. — Obligations des fermiers 82

B. Divers éléments des transports postaux 84

a) Les tarifs postaux 84
b) Le droit de plainte contre la poste et la responsabilité de celle-ci 91
c) Le secret postal 93

C. Les transports et la poste dans les autres régions du Pays romand 94
a) Genève 94
b) Neuchâtel 96
c) Fribourg 100
d) Le Valais 102

3. Les transports de personnes 106
A. Les véhicules privés 108
B. Les véhicules publics, la poste 111
C. La rapidité 115
D. La sécurité 116
E. Les tarifs-voyageurs 119
F. Les prémices du tourisme 120
4. Le trafic des marchandises lourdes 123
5. La situation à la fin du XVIII[e] siècle 127

CONCLUSION 129

APPENDICE 133

ABRÉVIATIONS 137

BIBLIOGRAPHIE 137

TABLE DES MATIÈRES 143

ACHEVÉ D'IMPRIMER EN JUIN MIL NEUF
CENT SOIXANTE ET UN, SUR LES PRESSES
DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DE
L'IMPRIMERIE RENCONTRE, À LAUSANNE